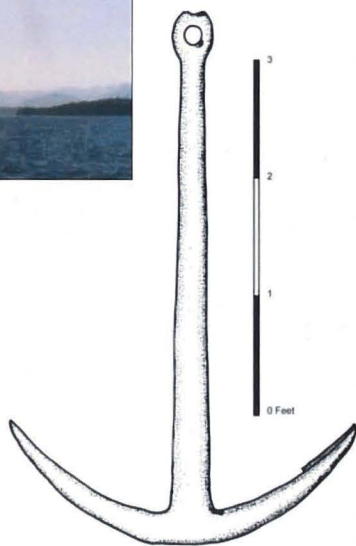
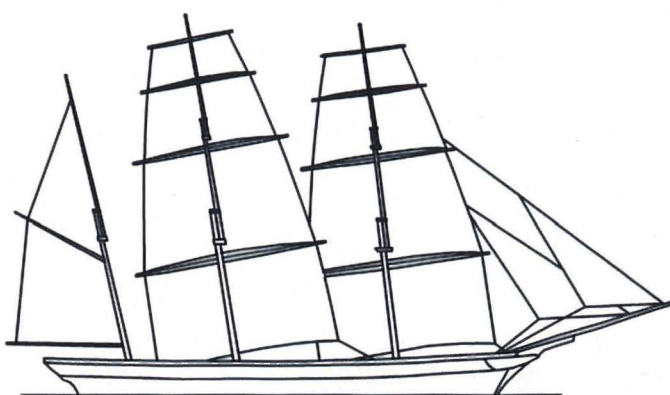


Р
F
912
.K62
A55
2007

Alaska's Submerged History: The Wreck of the *Kad'yak*

Подводная история Аляски: кораблекрушение *Кадьяка*



Evguenia Anichtchenko
Jason Rogers



Sarah Palin, *Governor*
State of Alaska



Tom Irwin, *Commissioner*
Department of Natural Resources



Chris Degernes, *Acting Director*
Division of Parks and Outdoor Recreation

Front cover illustrations (clockwise from top left):

F/V *Big Valley*, flying the Russian-American Company flag, approaches Spruce Island. (Photo by Evguenia Anichtchenko)

A bark-rigged sailing vessel. (Drawing by Jason Rogers)

Steve Sellers mapping the location of the *Kad'yak*'s wheel hub. (Photo by Tane Casserley, NOAA Maritime Heritage Program and East Carolina University)

Anchor number three from the *Kad'yak* wreck site. (Drawing by East Carolina University Maritime Studies)

Иллюстрации на обложке (по часовой стрелке):

Флаг Российско-Американской компании на F/V *Big Valley* у берега Елового Острова (фото Е. Анищенко)

Барк (рисунок Джейсона Роджерса)

Стив Селлерс документирует штурвал *Кадьяка* (фото Тане Кассерли, NOAA Maritime heritage program and East Carolina University)

Якорь номер три, кораблекрушение *Кадьяка* (рисунок East Carolina University)

P
P
212
K2
A55
177

Alaska's Submerged History: The Wreck of the *Kad'yak*

By
Evguenia Anichtchenko
and
Jason Rogers

Translated by
Evguenia Anichtchenko

State of Alaska
Department of Natural Resources
Division of Parks and Outdoor Recreation
Office of History and Archaeology
550 W. 7th Avenue, Suite 1310
Anchorage, AK 99501-3565

Funded by a grant from the United States Department of the Interior, National Park Service, Shared Beringian Heritage Program (Cooperative Agreement CA 98070500XX).

Copyright © 2007 by the State of Alaska, Department of Natural Resources, Division of Parks and Outdoor Recreation, Office of History and Archaeology. All rights reserved. Printed in the United States of America. Except for brief quotations, no part of this publication may be reproduced or transmitted in any form without written permission of the copyright owner. For information, write to the Alaska Department of Natural Resources, Office of History and Archaeology, 550 W. 7th Ave., Suite 1310, Anchorage, AK 99501-3565.

Подводная история Аляски: кораблекрушение *Кадьяка*

Евгения Анищенко
Джейсон Роджерс

Перевод Евгении Анищенко

Штат Аляска
Отдел Естественных Ресурсов
Офис Истории и Археологии
550 W. 7th Avenue, Suite 1310
Anchorage, AK 99501-3565



SHARED BERINGIAN HERITAGE PROGRAM

Asia and North America were once joined by a massive “land bridge” in a region now popularly called “Beringia.” In order to promote the conservation of the unique natural history and cultural heritage of this region, the governments of the United States and Russia have proposed the establishment of an international park agreement between the two countries. The Shared Beringian Heritage Program of the National Park Service recognizes and celebrates the contemporary and historic exchange of biological resources and cultural heritage in this region. The program seeks local resident and international participation in the preservation and understanding of natural resources and protected lands and works to sustain the cultural vitality of Native peoples in the region. To these ends, the Beringia Program promotes the free communication and active co-operation between the people and governments of the United States and Russia concerning the Bering Straits region.

Оглавление

Forward	
Предисловие	1
Introduction	
Вступление	5
Chapter 1: From Lübeck to Alaska: the story of the bark <i>Kad'yak</i>	
Глава 1: Из Любека в Кодиак: история барка <i>Кадьяк</i>	9
Chapter 2: Shipwreck Archaeology 80 Feet Under	
Глава 2: На глубине двадцати пяти метров: археологическое исследование кораблекрушения	34
Chapter 3: Why does it matter? The <i>Kad'yak</i> 's Significance	
Глава 3: Значение проекта.....	49
Chapter 4: The Future of Underwater Archaeology in Alaska and the Russian Far East	
Глава 4: Будущее подводной археологии на Аляске и российском Дальнем Востоке	53
References	
Библиография	61

Forward

The original *Kad'yak* site report was produced by Principal Investigators Timothy Runyan and Frank Cantelas, and graduate students Evguenia Anichtchenko and Jason Rogers. That report, prepared for the granting organizations (NOAA's Office of Ocean Exploration, and the National Science Foundation), was comprehensive and highly technical in nature. It is the fate of most such site reports to languish deep in the offices of funding agencies, or hopefully in the libraries of a few universities or research institutions. The authors hope that the present account, made possible by a grant from the National Park Service's Shared Beringian Heritage Program, and administered through the State of Alaska's Office of History and Archaeology, will reach a wider audience. As part of that effort, this volume is produced as a bilingual edition in both Russian and English. Parts of this publication, especially the chapters on the vessel's history and the archaeological interpretation of the wreck site, were compiled or adapted from the original report. New material has also been added, with a focus on describing the vessel's place within the wider socio-cultural context of Alaskan maritime history.

The discovery and investigation of the *Kad'yak* shipwreck was the result of the combined efforts of many different people and organizations. Dr Bradley Stevens was instrumental in the discovery, and fieldwork was funded by grants from NOAA's Office of Ocean Exploration and the National Science Foundation. Lt. Jeremy Weirich at NOAA and Anna Kerttula at the NSF encouraged and guided the team

through the grant process. In addition to project funding, NOAA provided the services of underwater archaeologist Tane Casserley and bathymetric survey by the research vessel *Rainier*. The Alaska Office of History and Archaeology offered full support. J. David McMahan was there from the very beginning, and facilitated every aspect of this publication as well as the original fieldwork. He deserves our deepest gratitude. Graduate students at East Carolina University's Program in Maritime History and Underwater Archaeology assisted with research and artifact drawings. Melanie Steinborn's help was crucial during the archival research in Lübeck, Germany. Alexandra Evstratova kindly edited the Russian text.

The enthusiasm, interest, and assistance given by the Kodiak Historical Society, the Baranov Museum, the Alutiiq Museum, and the people of Kodiak and Ouzinkie made the project possible and the fieldwork enjoyable. We are profoundly grateful to all volunteers from the community and around the state who helped with diving and other essential activities. Finally we would like to thank National Park Service's Shared Beringian Heritage program administrators Peter Richter and Katerina Wessels for their assistance with this publication and Frank Cantelas for making available field work graphics and site maps.

Working on this project we met many truly wonderful Alaskan characters. One of them was Gary Edwards, the captain of the Kodiak-based fishing vessel *Big Valley*, which served as a research base and dive platform during the fieldwork. Gary and his

Предисловие

В основе этой публикации лежит отчет, составленный руководителями проекта Фрэнком Кантеласом и Тимоти Раньяном при участии Евгении Анищенко и Джейсона Роджерса для Национальной Океанской и Атмосферной Администрации США и Национальной Научной Ассамблеи — двух организаций, профинансировавших археологическое исследование останков корабля *Кадьяк*. Изобилующие техническими деталями и сугубо профессиональной терминологией отчеты по полевым работам редко выходят за пределы архивов научных институтов и становятся предметом внимания широкой публики. Авторы надеются, что настоящая публикация, увидевшая свет благодаря помощи Офиса Истории и Археологии Штата Аляска и финансовой поддержке программы «Совместное Наследие Берингии», получит более широкое распространение и будет способствовать росту интереса к подводной археологии северного Тихого океана и моря Беринга. Ввиду того, что полноценное изучение археологических памятников этого региона возможно только при тесном сотрудничестве между американскими и русскими учеными, материалы о проекте публикуются на русском и английском языках. Открытие и исследование кораблекрушения *Кадьяка* стало результатом совместных усилий многих людей и организаций. Ведущая роль в обнаружении останков корабля принадлежит доктору Брэду Стивенсу. Офис Океанских Исследований Национальной Океанской и Атмосферной Администрации, возглавляемый

Джереми Вайреком, не только частично профинансировал проект, но и сделал возможным съемки подводного рельефа Иконной бухты с борта исследовательского судна *Rainier* и участие в полевых работах подводного археолога Тана Кассерли. Национальная Научная Ассамблея в лице Анны Кертулы предоставила финансовую поддержку, необходимую для фрахта рыболовного судна *Big Valley*, служившего главной базой полевых работ. Участие представителей Офиса Истории и Археологии Джуди Битнер и Дэйва МакМахена в судьбе проекта на всех его стадиях также стало важным слагаемым успеха. Мы глубоко признательны Мелани Стейнборн за помощь в ходе архивных исследований в Любеке и редактору русского перевода Александре Евстратовой за чуткое и внимательное отношение к тексту. Археологические иллюстрации и карты были сделаны при помощи студентов факультета подводной археологии Университета Восточной Каролины и любезно предоставлены Фрэнком Кантеласом. Энтузиазм, заинтересованность и поддержка представителей Исторического Общества Кодиака, жителей города Кодиак и деревни Узинки, а также сотрудников Алютик Музея и Музея Баранова сделали проект возможным, а пребывание на Кодиаке — приятным. Авторы этой публикации глубоко благодарны всем волонтерам, принявшим участие в погружениях и других важных аспектах работы экспедиции. Важное содействие в подготовке этой публикации оказали представители программы

crew offered exceptional hospitality and became good friends. On January 15, 2005, only a few months after the fieldwork in Kodiak, the *Big Valley* sank in the Bering Sea claiming the lives of four men, including her captain's. This publication is dedicated to the memory of the Captain Gary Edwards whose adventurism, energy, perseverance and welcoming openness reflect the very spirit that has shaped the history of Alaska.

Evguenia Anichtchenko

Jason Rogers



Captain Gary Edwards on board F/V Big Valley, July 2004. (Photo by Steve Sellers, East Carolina University)

Капитан Гери Эдвардс на борту F/V Big Valley, Июль 2004. (Фотография Стива Селлера, Университет Восточной Каролины)

«Совместное Наследие Берингии» Катя Весселс и Питер Рихтер.

Работая над изучением кораблекрушения *Кадыяка*, участники проекта познакомились со многими замечательными жителями Аляски. Одним из них был Гери Эдвардс, капитан судна *Big Valley*, ставшего на время проведения проекта штаб-квартирой экспедиции. Капитан с большим стажем и радушный хозяин, Гери был незаменимым участником экспедиции и

настоящим другом ее участников. 15 января 2005 г., спустя всего несколько месяцев после завершения проекта, судно *Big Valley* затонуло в море Беринга, унеся с собой жизни четырех человек, включая капитана корабля. Эта публикация посвящается памяти Гери Эдвардса – капитана, художника, друга, покорителя женских сердец, себарита со вкусом к риску, словом – истинного сына Аляски.

Introduction

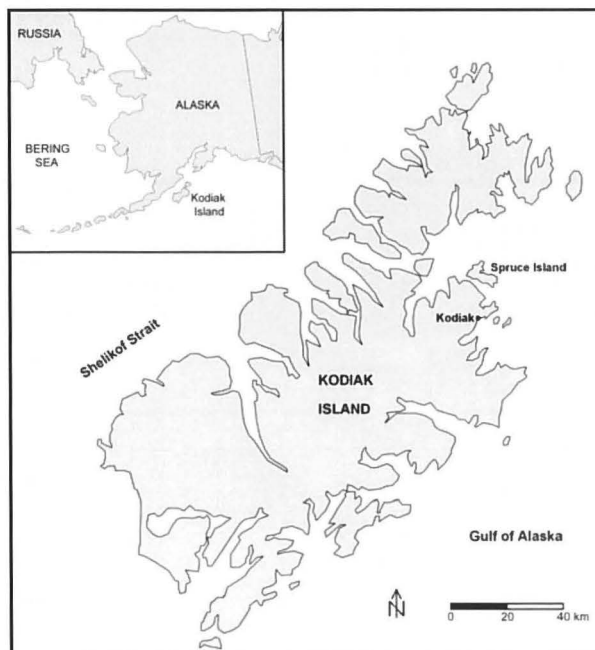
During the summer of 2004, the first major underwater archaeological investigation of an Alaskan shipwreck site, the *Kad'yak*, was undertaken in Icon Bay off Spruce Island, 11 miles north of the town of Kodiak. Archaeologists, historians and the general public all welcomed the discovery and investigation of the *Kad'yak*, the oldest shipwreck located in Alaskan waters to date. For people living in immediate contact with the ocean, it is not just a daily element of the landscape or the source of livelihood, but the environment of the collective experience that ties together past, present and future. Today, just like hundred of years ago, storms, tidal waves and shipwrecks bring people to the edge of their physical and moral capacities. These events leave permanent imprints in people's memories and in time become legends. The 2004 project allowed researchers and local residents to witness how the legend of the *Kad'yak* became history.

The story begins in 1860; it is late March, off the coast of Kodiak Island. It is still winter, and furious storms from the Gulf of Alaska can batter the island for days. This day though, the weather is quiet, even benevolent. The wooden sailing ship lies moored at the dock with her sails neatly furled. The last of the cargo has been loaded and stowed, visitors have left the vessel, and the crew is prepared for departure. Finally the command comes from the captain, the mooring lines are cast off, and the sails drop. A favorable wind catches the canvas, and the ship begins to move. Slowly gathering speed, she glides across the water.

The captain is experienced and careful, and having sailed this route many times before he does not

anticipate any problems. The ship proceeds down the channel and turns towards the open sea. The waves are stronger here, but overall the conditions are very good. The captain and crew begin to settle into the accustomed rhythm of their sea voyage.

Suddenly there is a loud grinding sound and an unexpected shock to the ship's timbers. Here, at the entrance of a well-traveled channel, the ship has struck a rock. The vessel does not stop, but slowly grinds over the reef, tearing open a hole in her bow. The captain yells for order, to organize the frenzied crew. Icy seawater pours through the splintered hole and open seams. The ship is quickly filling with water, and hurriedly the sailors lower the ship's boats. As the vessel begins to list, large objects on deck and in the holds begin to crash and tumble about. Heavy cannons strain at their fastenings, and barrels of provisions fall from their neat stacks.



Alaska and Kodiak Island. (Map by Jason Rogers)
Аляска и о. Кодиак. (Джейсон Роджерс)

Вступление

Летом 2004-го года в Иконной бухте Лесного острова, расположенного неподалеку от города Кодиак, было проведено первое в штате Аляска подводно-археологическое исследование, объектом которого стало кораблекрушение барка *Кадьяк*. Это самое древнее локализованное кораблекрушение у берегов Аляски, известное на сегодняшний день. Открытие и исследование *Кадьяка* были встречены с большим интересом не только археологами и историками, но и широкой публикой.

Для людей, живущих в непосредственном контакте с морем, оно является не просто элементом пейзажа или источником ресурсов, но и стихией коллективного опыта, связывающей

прошлое с настоящим и будущим. Сегодня, как и сотни лет назад, шторма, наводнения и кораблекрушения заставляют людей балансировать на грани жизни и смерти. События такого рода навсегда остаются в людской памяти, становясь со временем легендой. Проект 2004-го года позволил исследователям и жителям Кодиака прикоснуться к легенде, берущей начало в событиях середины XIX века.

...Побережье острова Кодиак, конец марта 1860-го года. Здесь все еще зима, и яростные шторма дни и ночи бушуют над островом. Но в этот день затишье, хорошая погода. Деревянное парусное судно с аккуратно уложенным такелажем пришвартовано на пристани. Погрузка закончена,



View of Icon Bay, Spruce Island. (Photo by Steve Sellers, East Carolina University)
Вид Иконной бухты с о. Еловый. (Фотография Стива Селлерса, Университет Восточной Каролины)

As the crewmen take to the ship's boats, the captain remains on board, desperately hoping to save the vessel. Finally, when the ship has heeled fully over to one side, the captain too climbs into the rowboat. Thankfully there is no loss of life. The ship, although by now completely full of water, is ironically kept afloat by her cargo of ice. For three days she drifts in the water, borne by wind and currents.

On the third day the waves carry the floating wreck into a wide bay, full of jagged pinnacles and rocky islets. Again she is caught on a submerged reef. This time, however, she holds fast for a time. The ice in her cargo holds has now melted, and finally the waves, wind, and tide, working back and forth, push the wreck off the top of the reef into deeper water. With terrible splintering crash, the rudder catches on reef boulders and is torn off the ship, taking the steering chains and most of the sternpost along as it pulls free. The remaining hull struc-

ture sinks to the bottom, pulled down by the heavy ballast stones in the ship's deepest hold. As she comes to rest upright some 80 feet below the surface, the tallest mast and yardarm still protrude from the water. To an observer on the beach, they would form the sign of a cross. And after a time, that too disappears beneath the waves.

More than a century later, the ship has nearly disappeared from human memory just as it disappeared beneath the water. Only the myriad of sea life that inhabit the fringe of the Gulf of Alaska are witness to the quietly crumbling and decaying wreck. Then one day, a team of scuba divers descends to the seafloor. The dive is short, as the icy temperatures and 80-foot depth mean that divers can stay only a short time on the bottom. But they see enough, and when they ascend, there is a scene of jubilation. "That's it!" yells one diver, emerging from the water. "That's it! It's the *Kad'yak*!"

Archaeologist Frank Cantelas. (Photo by Tane Casserley, NOAA MHP and East Carolina University)

*Археолог Фрэнк Кантелас.
(Фотография Тэне Кассерли, NOAA МНР и Университет Восточной Каролины)*



пришвартовано на пристани. Погрузка закончена, посетители покинули корабль, команда готовится к отплытию. Наконец капитан командует отдать швартовые. Попутный ветер подхватывает спущенные паруса, и корабль приходит в движение. Медленно набирая скорость, он скользит по воде.

Капитан опытен и осторожен. Он много раз ходил этим курсом, знает его назубок и потому не предвидит неожиданностей. Корабль выходит из фарватера и поворачивает в открытое море. Волны здесь выше, но в целом погодные условия благоприятны. Команда входит в привычный ритм плавания.

Внезапно раздается громкий скрип, и сильный удар сотрясает корабль. Не обозначенный на картах подводный риф пробивает корпус судна в носовой части, и морская вода устремляется в пробоину. Все приходит в движение: груз и корабельные снасти, сорванные со своих мест, бьются друг о друга, круша палубу и трюм; орудийные крепления с трудом удерживают корабельные пушки. Кренясь на борт, корабль стремительно погружается в воду; матросы в спешке спускают спасательные шлюпки. Отчаянно пытаясь спасти корабль, капитан остается на борту до последнего момента. Наконец, когда судно уже практически лежит на боку, он тоже спускается в шлюпку. К счастью, все члены экипажа целы и невредимы. Корабль

уже полностью залит водой, но груз льда поддерживает его на плаву. На протяжении нескольких дней судно дрейфует, превратившись в игрушку ветров и течений.

На третий день волны приносят истерзанный корабль в широкую бухту, полную подводных скал и каменистых островков. Судно снова садится на риф, и двинуться дальше ему уже не суждено. Лед в трюме растаял, и спустя некоторое время волны, ветер и приливы увлекают останки корабля на дно. Глубина бухты в этом месте двадцать пять метров, и при низком приливе верхушка грот-мачты слегка возвышается над поверхностью моря. С берега она похожа на крест. Со временем она тоже исчезнет под водой.

Время уносит историю корабля из памяти людей, так же как море унесло его останки. Прошло более ста лет, на протяжении которых только обитатели морских глубин навещали медленно разрушавшийся корпус. И вот однажды на дно опускаются аквалангисты. Погружение очень непродолжительно: ледяная вода не позволяет оставаться на глубине двадцати пяти метров дольше тридцати-сорока минут. Но и этого короткого временного промежутка оказалось достаточно, чтобы принести радостную новость. «Это он! — кричит один из аквалангистов, появляясь над поверхностью воды. — Это он! Это *Кадьяк*!»

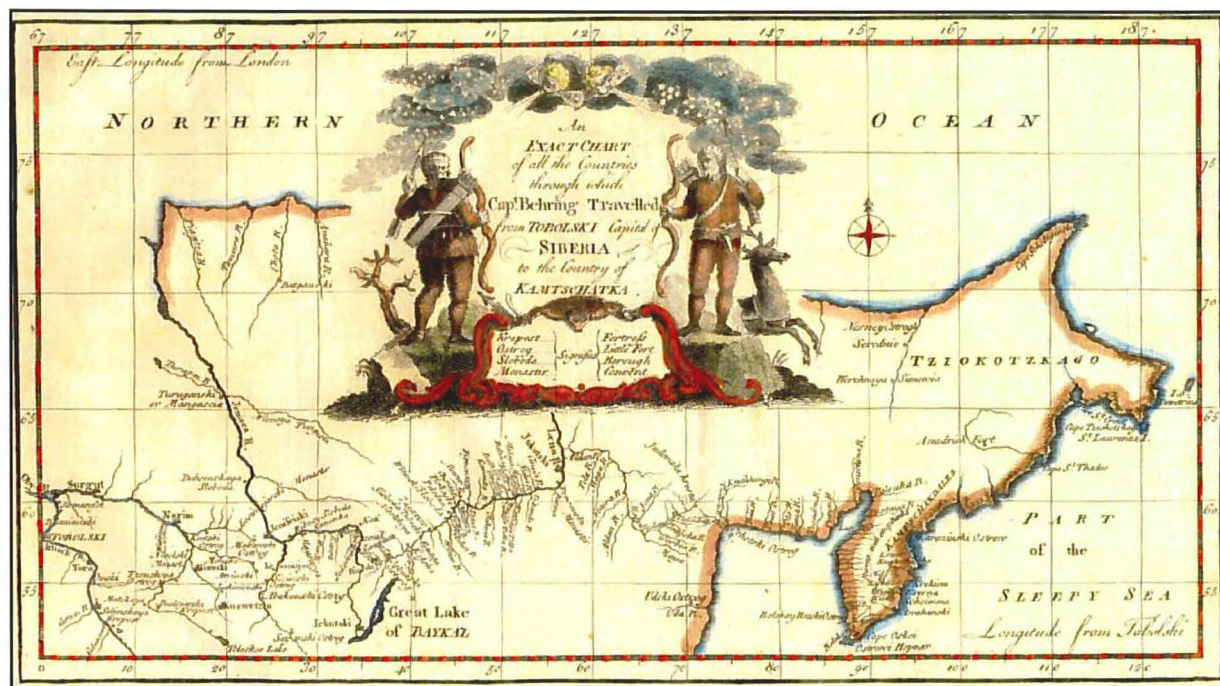
Chapter 1

From Lübeck to Alaska: the story of the bark *Kad'yak*

Built in 1851 in Lübeck, Germany, the three-masted bark *Kad'yak* belonged to the Russian-American Company, the enterprise in charge of Russia's colonial possessions in North America. Over one hundred years had passed since Russian hunters and merchants, motivated primarily by the trade in sea-otter furs, first began sailing eastward from the Pacific coast of Siberia towards the coasts of North America, in present-day Alaska. Much had changed from this dramatic period of daring private exploits following Captain Bering's expeditions of 1743-1745. Temporary camps built by the first traders were replaced by permanent settlements, and by the end of the century the Russian government chartered a large-scale commercial enterprise, the Russian-

American Company, to exploit the Alaskan resources. One thing, however, remained unchanged: in 1851, just as in 1743, ships remained the most sophisticated and irreplaceable tools of Russia's expansion in the New World.

From the first fur-hunting expeditions until the sale of Alaska in 1867, the success and the very existence of Russian colonies in Alaska depended on ships. Ships delivered supplies and people from Russia and Europe, provisioned the colonies with food stocks from California and the Hawaiian Islands, carried on colonial trade and communication between the settlements of Russian America, and defended the coast. Throughout its existence the Russian-American company owned about one hundred



1736 map showing Vitus Bering's route across Siberia to Kamchatka. (Courtesy of J.D. McMahan)
Карта путешествия Витуса Беринга через Сибирь на Камчатку, 1736 г. (Предоставлена Дж. Д. МакМахеном)

Глава 1

Из Любека в Кодиак: история барка *Кадьяк*

Построенный в 1860 г. в Любеке (Германия), трехмачтовый барк *Кадьяк* принадлежал Российско-Американской Компании – акционерному обществу, осуществлявшему управление российскими колониями в Северной Америке. Более столетия прошло с тех пор, как российские промышленники, надеясь разбогатеть за счет торговли мехом морского бобра, устремились от тихоокеанского побережья Сибири к Алеутским островам, а затем и к побережью Аляски. Многие изменилось с тех пор: временные землянки первопроходцев уступили место постоянным поселениям, на смену дюжине частных сибирских компаний пришло акционерное общество с советом директоров в Санкт-Петербурге. Аляска прочно заняла свое место на карте владений Российской империи. Одно оставалось неизменным: с начала освоения Аляски до ее продажи в 1867 г. флот являлся наиболее сложным и незаменимым механизмом российской экспансии в Новом Свете. Корабли доставляли в колонии людей и необходимые материалы из России и Европы, снабжали колонистов провизией из Калифорнии и с Гавайских островов, осуществляли колониальную торговлю и сообщение между отдельными поселениями русской Америки, охраняли береговую линию.

На протяжении шестидесяти семи лет своего существования Российско-Американская Компания владела приблизительно сотней кораблей. Корабли первых промышленников строились на дальневосточном берегу Евразии, в

Охотске и в Нижнекамчатске. В 1792 г. в Воскресенской бухте (Сюард) был заложен первый на Аляске корабельный двор. Впоследствии компания строила корабли в Якутате, Новоархангельске (Ситке) и в калифорнийском форте Росс. Отсутствие квалифицированных рабочих и необходимых материалов делало кораблестроение на Аляске трудной задачей (Andrews 1934:4). Несмотря на то, что из соображений политического престижа кораблестроение в колониях продолжалось вплоть до их продажи в 1867 г., начиная с 1804 г. Компания стала регулярно приобретать суда других иностранных держав. В территориальных водах Аляски основным источником таких приобретений служили корабли американских и британских предпринимателей, соперничавших с русскими в добыче местной «меховой рухляди». Покупая у них корабли, компания одновременно и укрепляла колониальный флот, и ослабляла конкуренцию (Tikhmenev 1979:158).

В 1804 г. первое российское кругосветное плавание из Петербурга на Аляску и обратно открыло новый источник пополнения колониального флота. Основным мотивом этого предприятия была необходимость создания надежной линии снабжения и коммуникации между колониями и индустриально-административными центрами европейской России. До 1804 г. единственный путь из Санкт-Петербурга на Аляску состоял из сухопутной дороги до Охотска или Камчатки и морского путешествия вдоль Алеутских островов.

ships. The first ships of the Russian North Pacific explorers were built on the Siberian coast, at Okhotsk and Nizhne-Kamchatsk. In 1792 the Russians established the first shipyard in Alaska at Resurrection Bay (Seward). Later, the company built ships at Yakutat, Novo-Arkhangelsk (Sitka) and Fort Ross in California. Shipbuilding proved to be a difficult task in Alaska, where both qualified specialists and necessary naval stores were in short supply (Andrews 1934:4). Although for reasons of political prestige the Russian American Company continued shipbuilding, foreign-built ships came to play an important role in the colonial fleet. In the North Pacific the Russians purchased ships from American and British fur-traders who were competing with them for the region's maritime resources. Russians considered that purchasing ships from their rivals both fortified the company's fleet and reduced the competition (Tikhmenev 1979:158).

In 1804 the first Russian round-the-world voyage from Europe to the Alaska colonies opened a new avenue for the company's ship acquisition. The main motivation of this round-the-world voyage was the need to establish an efficient line of supply and communication between the colonies and the industrial and administrative centers of European Russia. Until 1804 the only route from St. Petersburg to Alaska consisted of overland passage across Eurasia to Okhotsk and Kamchatka followed by a voyage along the Aleutian chain. The overland route was a long and dangerous journey: in 1803 it took naval officers Khvostov and Davydov five months to travel from St. Petersburg to Okhotsk with just personal belongings. For horse caravans loaded with cannons and anchors, the journey took at least a year and much of the cargo never reached the colonies, perishing in the

impassable tundra and marshes (Tikhmenev 1978:69).

The first Russian circumnavigation resulted from the vision and labor of a Russian Imperial Navy officer, Johann-Anton von Krusenstern, who during his volunteer service in the British Navy was impressed by the English maritime trade with China and the East Indies. Upon his return to St. Petersburg Krusenstern proposed a voyage from St. Petersburg to Alaska. The government and the Russian-American Company supported his idea. The company's administrators considered ocean shipping a cheaper and more reliable mode of transportation than overland travel. The crown saw the round-the-world voyages as a way to show the Russian Imperial flag in foreign regions and to enhance Russia's reputation as a maritime power. As no ships suitable for such an expedition were found in Russia, the Russian-American Company purchased two vessels in London and christened them *Neva* and *Nadezhda* (Kruzenshtern 1809:2-3). From June 1803 until July 1806 these ships carried out the first Russian round-the-world voyage. The expedition performed a number of tasks, ranging from the first attempted Russian mission to Japan to various geographic, hydrographic, astronomical and ethnographical observations. The results satisfied both the company's board of directors and the Russian government. Over the next sixty years the round-the-world expeditions sailed to the Russian colonies in America every second year. Although all the ships that sailed from Europe to Alaska were called "round-the-world ships," not all of them returned to St. Petersburg. Some vessels stayed in the colonies carrying on the important tasks of inter-colonial trade and communication. Built for bulky cargo and distant voyages,



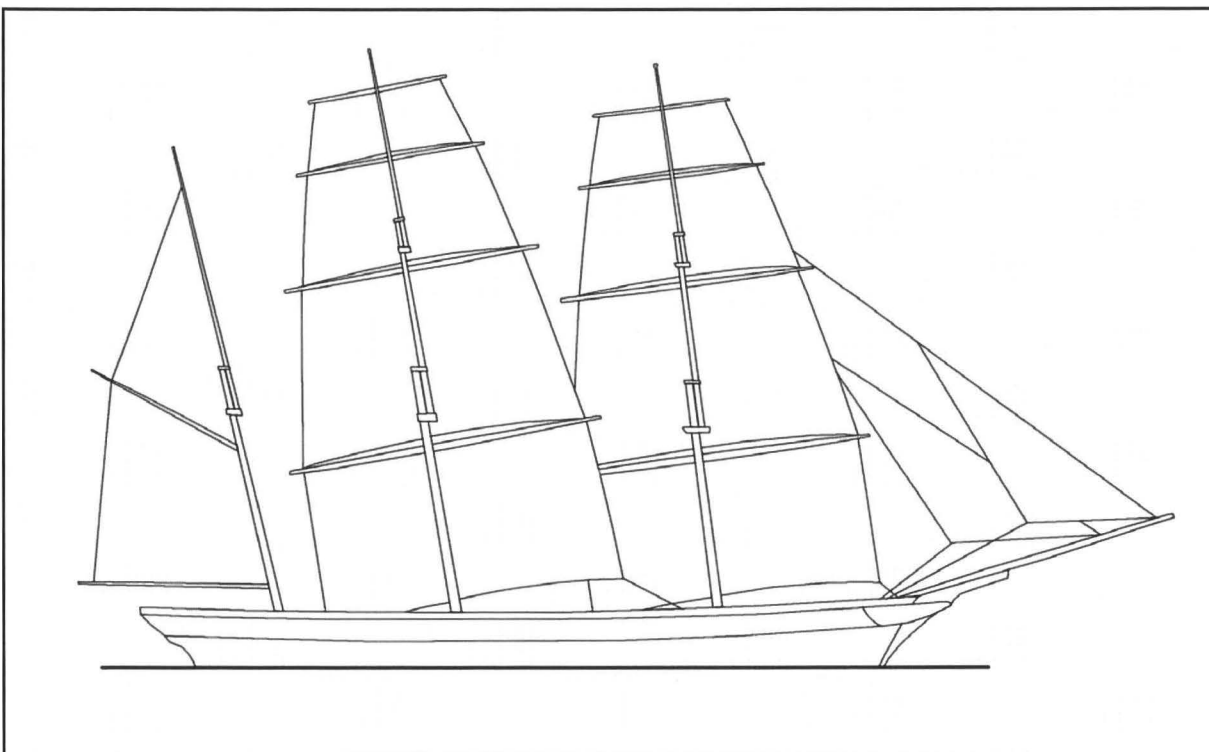
Overland route from St. Petersburg to the Russian Far East, and voyage across the Bering Sea to Alaska. (Map by Jason Rogers)

Путь из Санкт-Петербурга на Аляску состоял из сухопутной дороги до Охотска или Камчатки и морского путешествия вдоль Алеутских островов.

Путешествие из Петербурга в Охотск было длинным и опасным: в 1803 г. морские офицеры Хвостов и Давыдов, обремененные лишь личным багажом, проделали этот путь за пять месяцев. У конных караванов, везущих пушки и якоря, такой переход занимал более года, и многие из припасов не достигали колоний, пропадая в болотах, тундре и на горных перевалах (Tikhmenev 1978:69).

Первое российское кругосветное плавание, как известно, было совершено под командованием офицера Российского Имперского флота Ивана Федоровича Крузенштерна. С его именем связано не только осуществление этого смелого плана, но и сама идея первой русской кругосветной экспедиции. Во время своей добровольной службы в британском флоте Крузенштерн имел возможность оценить достоинства английской

морской торговли с Китаем и Индией. Вернувшись в Петербург, он предложил установить морское сообщение между Санкт-Петербургом и Аляской. Это предложение нашло поддержку у администрации Российско-Американской Компании, которая полагала, что такой способ сообщения с колониями будет дешевле и надежнее, чем дорога через материк. Кругосветное плавание служило также и делу укрепления престижа России как морской державы, позволяя продемонстрировать русский государственный флаг в портах иностранных держав. Поскольку в России не нашлось подходящих судов, два корабля, *Нева* и *Надежда*, были приобретены в Лондоне (Kruzenshtern 1809:2-3). Первая российская кругосветная экспедиция, длившаяся с июня 1803 по июль 1806 г., выполнила большой объем работ: от многочисленных географических,



A bark's forward masts are square-rigged, the mizzenmast is rigged fore-and-aft. (Drawing by Jason Rogers)
Главная мачта барка оснащена прямыми парусами, а мизен-мачта – косыми. (рисунок Джейсона Роджерса)

these ships were often the most reliable vessels of the colonial fleet.

All of the ships purchased by the Russian-American Company for round-the-world voyages were of foreign provenance, originating from the shipyards of England, Finland, the United States and Germany. In the second half of the nineteenth century, the German port of Hamburg became a place favored by the Russian-American Company for purchasing “manufactured goods and certain supplies for the Russian colonies” (Tikhmenev 1978:328). In addition to low prices for supplies, Hamburg and nearby Lübeck offered affordable and suitable ships. In 1851 Arvid Etholen, former colonial governor and member of the Russian-American Company board of directors, visited Hamburg and commissioned Johann Christian Friedrich Schütt to purchase local

goods and ships for the company (Russian American Company 1852:10). With Schütt's help between 1851 and 1856 the company purchased three vessels in Hamburg and two in Lübeck.

The *Kad'yak*

The first of the ships purchased in Germany was the *Kad'yak*, a wooden three-masted bark built by Hans Jacob Albrecht Meyer in the shipyard of Lübeck, Germany in 1851 (Archiv der Hansestadt Lübeck, Altes Senatsarchiv Iterna Lastadie, MS. 4/13, N 16, 1851). Hans Jacob Meyer was a second-generation shipbuilder, his father, Johann Hinrich Meyer having opened his Lübeck shipyards at the end of the eighteenth century (Pietsch 1982:64). Hans Jacob entered this career as well, becoming a shipbuilder in 1825 (Archiv der Hansestadt Lübeck:

астрономических и этнографических наблюдений и гидрографических замеров до первой попытки российской дипломатической миссии в Японию. Совет директоров Компании счел результаты экспедиции весьма удовлетворительными, и на протяжении последующих шестидесяти лет корабли отправлялись в кругосветное путешествие до берегов Америки регулярно. Несмотря на то, что все суда, отплывающие из Европы в Аляску, назывались «кругосветными», не все из них возвращались в Санкт-Петербург: некоторые оставались в колониях, осуществляя важную задачу внутриколониальной торговли и

сообщения. Построенные для перевозки тяжелых и объемных грузов на длинные расстояния, эти корабли были самыми надежными судами колониального флота.

Все «кругосветные» корабли Российско-Американской Компании были судами иностранного производства, приобретенными на верфях Англии, Финляндии, Соединенных Штатов и Германии. Начиная со второй половины XIX века компания стала отдавать предпочтение Гамбургу как основному месту приобретения «производственных товаров и определенных припасов для колоний» (Tikhmnev

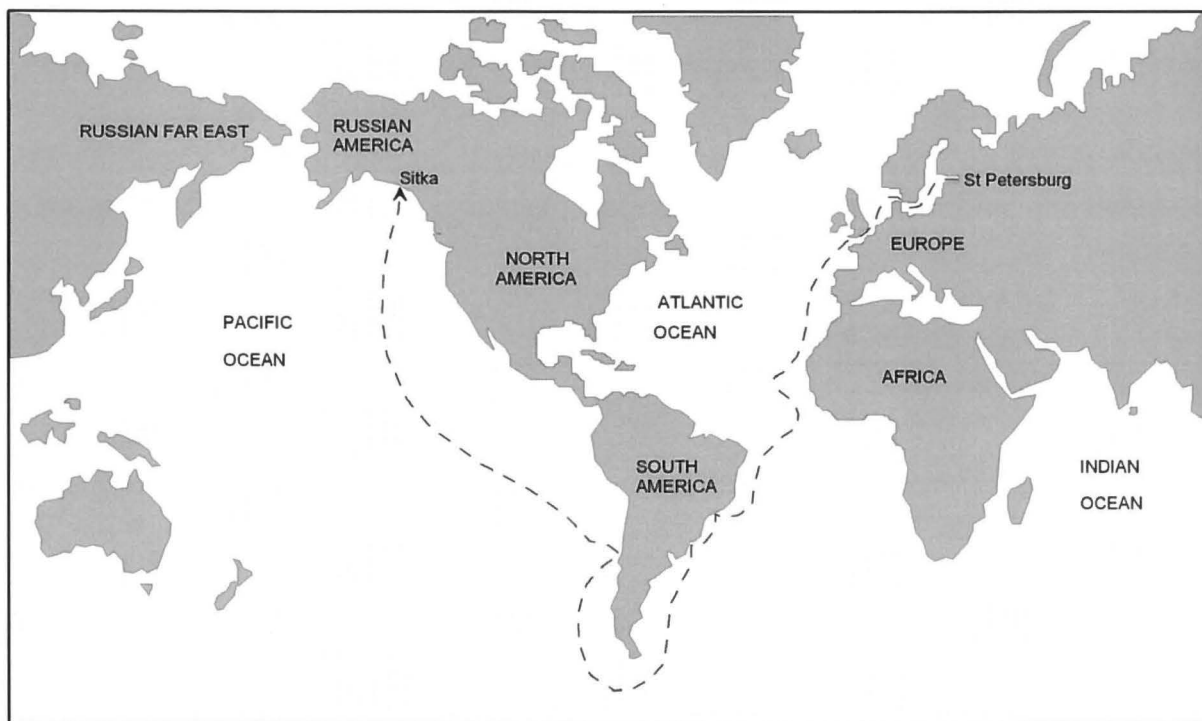


*Shipyard in Lübeck, Germany, where the Kad'yak was built.
Корабельная верфь в Любеке, на которой был построен Кадьяк.
(Museum für Kunst und Kulturgeschichte der Hansestadt Lübeck)*

n.d.: 225, N83). He specialized in wooden sailing ships, particularly barks (the *Coriolan*, the *Sir Isaac Newton*, the *Emma Mathilde*, the *Sir Robert Peel* and the *Franklin*) (Pietsch 1982:28). A 'bark' (also spelled 'barque') is a sailing vessel with three to five masts, where all masts are square-rigged except the aft most, which has a fore-and-aft rig. Barks were popular because they could be operated with a smaller crew than full square-rigged ships.

At the time when Meyer received the commission

On July 19, 1851 Schütt witnessed the inspection of the newly built ship and signed the certificate of purchase. According to the document, the wooden bark christened *Kad'yak* had a capacity of 238 ¼ "Kommerzlasten" (about 477 tons). The hull was sheathed in copper to repel barnacles and wood-eating shipworms. The dimensions of the hull were not provided, but they were probably similar to the dimensions of the ship *Sir Robert Peel*, built by Meyer for Hamburg ship owner Robert M. Sloman a



The Kad'yak's 'round-the-world' voyage from St. Petersburg to Alaska. (Map by Jason Rogers)
Кругосветное плавание Кадьяка из Петербурга на Аляску. (Джейсон Роджерс)

to build the ship for the Russian-American Company, he was well established in the field. Several of his ships were regular traders between Hamburg and New York. The bark *Sir Isaac Newton*, built in 1839, for example, sailed this route for 24 years, and from 1849 to 1850, under the Russian flag (Kresse 1969: 207).

year later. The *Sir Robert Peel* was estimated to have a 250 Kommerzlasten capacity and was 40.3 m long, 9 m wide, and 6 m deep (130 x 28.8 x 19.2 ft) (Kresse 1969:209, Hieke 1968:120).

The same day the documents were signed, the *Kad'yak* left Lübeck for the Russian port of Kronshtadt under the command of Captain Bähr

1978:328). Помимо низких цен на товары, Гамбург и находящийся поблизости Любек предлагали доступные по цене и достойные по качеству корабли. В 1851 г. Арвид Этолен, бывший управляющий колоний и действительный член совета директоров Российско-Американской Компании, посетил Гамбург и нанял Иоганна Христиана Фредерика Шутта агентом по приобретению местных товаров и судов для компании (Russian American Company 1852:10). С помощью Шутта в период с 1851 по 1856 гг. Компания приобрела три корабля в Гамбурге и два в Любеке.

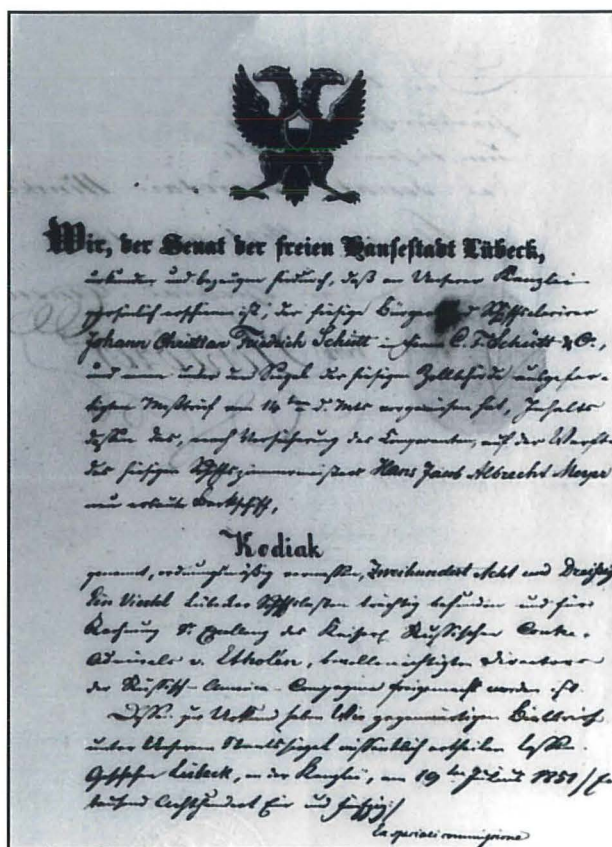
Кадыак

Деревянный трехмачтовый барк *Кадыак*, названный так в честь самого большого острова Аляски, был построен Хансом Джэйкобом Албрехтом Мэйером на верфи в Любеке в 1851 г. (Archiv der Hansestadt Lübeck. Altes Senatsarchiv Iterna Lastadie, MS. 4/13, N 16, 1851). Ханс Мэйер был кораблестроителем во втором поколении. Его отец, Иоганн Хейнрих Мэйер, основал свою верфь в Любеке в конце XVIII века (Pietsch 1982:64). С 1825 г. Ханс Джэйкоб продолжил дело, начатое отцом (Archiv der Hansestadt Lübeck: n.d.: 225, N83). Он специализировался на деревянных парусных судах, в особенности барках (*Coriolan*, *Sir Isaac Newton*, *Emma Mathilde*, *Sir Robert Peel* и *Franklin*) (Pietsch 1982:28).

Барки имели от трех до пяти мачт с косым парусом на бизань-мачте и прямыми парусами на всех остальных. Популярность этого типа судна объяснялась тем, что управление барком могло осуществляться относительно небольшим

экипажем. К моменту получения заказа на постройку корабля для Российско-Американской Компании Мэйер уже обладал определенной репутацией. Несколько его кораблей регулярно курсировали между Гамбургом и Нью-Йорком. Барк *Sir Isaac Newton*, построенный в 1839 г., выполнял рейсы на этом направлении в течение двадцати четырех лет, причем с 1849 по 1850 гг. корабль ходил под российским флагом (Kresse 1969: 207).

19 июля 1851 г. Шутт подписал сертификат о приобретении нового, только что построенного корабля. Согласно этому документу, деревянный барк *Кадыак* обладал вместимостью в 238¼ Kommerzlasten (около четырехста семидесяти семи



Certificate of Purchase for the bark Kad'yak.
Сертификат приобретения барка Кадыак.
(Archiv der Hansestadt Lübeck)

(Lübeckische Anzeiegen 167, 18 Juli 1851:n.p.). There the ship was fitted and loaded for the voyage to Russian America.

No details about the ship's cargo on this voyage are known. Similar to other round-the-world ships, she was probably loaded with provisions (grain and sugar) and bulky items that the colonies themselves could not produce (textiles, metal items, tools, glass and earthenware utensils) (Gibson 1976:82). On August 7, 1851 the *Kad'yak*, once again commanded by Captain Bähr, left Kronshtadt for Alaska. Among the passengers were Dr. Maleshevskii and his assistant Mr. Ermilov, Assistant to the Chief Manager Mr. Rudakov with his family, priest Vonifatii Korsunskii, three navigators (Vasiliev, Osinin, and Andreev), two navigators assistants (Letzinger and Kazycin), and 25 new employees of the Russian-American company (Furuhelm 1852:111).

After stops in Copenhagen and Hamburg (Furuhelm 1852:110), the ship laid on its course around Cape Horn. The voyage proceeded uneventfully until the *Kad'yak* called at the port of Valparaiso, Chile, where five workers intended for the service of the Russian-American Company jumped the ship "and could not be found by any means" (Furuhelm 1852:111-111v.). On May 7, 1852, after a nine-month voyage, the *Kad'yak* dropped anchors at Novo-Archangelsk (Sitka). The entire ocean-going fleet in service of the Russian-American Company at the time consisted of ten vessels. The *Kad'yak* was a major addition.

During her eight years in the service of the company, the *Kad'yak* took part in a wide array of company activities. Provisioning, trade and communications remained the main concerns of the company's authorities, and shipping routes reflected these pri-

orities. On average, a ship sailed once a year to collect pelts along the coast of Russian Alaska. The furs were brought to Sitka, then shipped either to the Siberian ports of Russia, or to St. Petersburg. Supplies and people were the main cargo of the company's ships on the return from Russia to Alaska.

The delivery of supplies from the mother country was an expensive, time-consuming, and risky undertaking. Much of the food stocks spoiled during the long voyages, and the cost of transportation made the company increase the selling prices of goods brought from Russia up to 50 per cent over their initial value (Gibson 1976:87). In order to feed the colonies the company signed an agreement with the Hudson's Bay Company in 1839 (Tikhmenev 1978:236), and traded in California and Hawaii, where grain, beef, and sugar were purchased in exchange for furs and occasionally timber. With the decrease of the population of fur-bearing animals and the collapse of several important fur markets, the company also tried to trade in salted fish and tallow candles in California.

Inter-colonial voyages were the predominant activity of the Russian-American Company fleet. They ensured both the distribution of supplies from Novo-Archangelsk to other settlements of Russian America, and communication between the remote parts of the colonies. Among these voyages, the route between Kodiak and Sitka, the two largest Russian settlements in Alaska, was the most frequented. Scientific exploration and charting of the colonial waters and coasts constituted another important task carried out by ships of the Russian-American Company.

Soon after arriving in the colonies the ship departed for Aian to deliver the cargo she carried for this city all the way from St. Petersburg (Records of

тонн). Корпус корабля был обшит медью для защиты от корабельного червя. Несмотря на то, что информация о точных размерах барка отсутствует, *Кадьяк* был, по-видимому, близок по пропорциям к кораблю *Sir Robert Peel*, построенному Мэйером год спустя. *Sir Robert Peel* обладал грузоподъемностью в двести пятьдесят Commerzlasten и насчитывал 40.3 m. в длину, 9 m. в ширину и 6 m. в глубину (Kresse 1969:209, Hieke 1968:120).

Как только документы были подписаны, *Кадьяк* отбыл из Любека в Кронштадт под командованием капитана Бэра (Lübeckische Anzeiegen 167, 18 Juli 1851:n.p.). В Кронштадте корабль был снаряжен для плавания в русскую Америку. Информация о грузе, который имел на борту корабля, отсутствует. Мы можем только предполагать, что *Кадьяк*, как и другие кругосветные корабли Компании, вез на Аляску провизию (зерно и сахар), а также материалы и предметы, не производящиеся в колониях (текстиль, металлические предметы, орудия производства, стекло и керамику) (Gibson 1976:82). Среди пассажиров *Кадьяка* были: помощник главного правителя российско-американских колоний Рудаков с семьей, доктор Малышевский с ассистентом Ермиловым, иеромонах Бонифатий Корсунский, штурманы Васильев, Осинин и Андреев, подштурманы Летзингер и Казицын, три пассажира и двадцать пять человек рабочих (Furuhelm 1852:111). 7 августа 1851 г. *Кадьяк* под командованием Бэра отправился из Кронштадта на Аляску.

После остановки в Копенгагене и Гамбурге судно легло на курс вокруг мыса Горн. Плавание протекало без приключений до прибытия в порт

Валпарасо в Чили, где пять работников, нанятых Компанией, сбежали с корабля «и никакими средствами не могли быть найдены» (Furuhelm 1852:111). 7 мая 1852 г. после девятимесячного путешествия *Кадьяк* встал на якорь на рейде Новоархангельска (Ситки). Для флота Компании, который на тот момент состоял из десяти кораблей, *Кадьяк* был существенным пополнением.

За восемь лет службы в русской Америке *Кадьяк* был активно задействован во всех сферах деятельности Компании. Основные маршруты плавания колониального флота определялись нуждами торговли мехом и снабжения колоний. Раз в год судно Компании совершало плавание вдоль побережья Аляски с целью сбора «меховой рухляди». Меха свозились в Новоархангельск, откуда отправлялись затем в сибирские порты России, Санкт-Петербург или Калифорнию. Продовольствие, инструменты и материалы составляли основной груз корабля, плывущего в обратном направлении. Транспортировка товаров из европейской части России продолжала оставаться дорогим и рискованным предприятием. Провизия часто портилась во время плавания, а стоимость перевозки поднимала цены на товары, привозимые из России, на пятьдесят процентов выше их себестоимости (Gibson 1976:87). Для того чтобы прокормить колонии в 1839 г., Компания заключила договор с Британской Компанией Гудзонова Залива (Tikhmenev 1978:236). Представители Компании вели также торговлю с Калифорнией и Гавайскими островами, где в обмен на меха и лес приобретались зерно, говядина и сахар. Уменьшение популяции

the Russian-American Company 1852: N257), and to take workers returning to Russia (Russian-American Company 1853:16). Many of the company's employees came to America on term contracts hoping to make capital that would allow them a better life upon their return to their homeland. Not all of them, however, were able to handle life in Alaska. The name of one homeward-bound passenger of the *Kad'yak*, for example, is saved for posterity by the peculiar note written by a doctor at the local hospital:

Alexander Kazantsev, native to Tyumen, who arrived to the colonies last year, became sick with severe melancholy compounded with longing for home. Since there is a positive lack of any means to cure this disease here, we recommend sending him back to Tyumen, where the sight of his motherland may have a salutary influence on the patient. And as we find his presence not only useless, but also burdensome for the Company, we suggest that the New Archangel office consider sending him to Aian on board the bark *Kad'yak* at no charge (Records of Russian-American Company 1852: N 292).

In the beginning of 1853, the Chief of the Port at Sitka, Johan Furuhjelm, took the *Kad'yak* on a trading voyage to California and the Sandwich Islands (Hawaii), returning on May 1, after which the ship's hull and sheathing underwent some repair (Russian-American Company 1854:23). The letter exchange regarding these repairs provides information about the *Kad'yak*'s construction, such as the presence of deck cabins. According to a letter of the acting chief manager A.I. Rudakov to the Main Office, written in November 13, 1853, "the cabin on the ship *Kad'yak* turned out to be entirely unreliable at sea; therefore, it was necessary to remove it and move cabins below deck, which is now being done" (Arndt and Pierce 2003: 236, Records of Russian-American Company

1853:216-221).

From June 1853 until the final voyage in 1860, the career of the ship is covered in eight surviving logbooks, which also provide many details about the ship (Records of the Russian-American Company, Logs of the bark *Kad'yak*, 1853-59: n.p.). The complement of the *Kad'yak* varied from twenty-five to thirty people and included a captain, two officers, one supercargo, two boatswains, thirteen sailors, six to eight hands, usually Native Alaskans, and occasionally some cabin boys. The ship was provisioned according to the number of crew, which suggests that the passengers were expected to take care of their own food. On each voyage the vessel carried a quantity of firewood, used for both heating and cooking. The *Kad'yak* was equipped with two chronometers, compasses, and several rowing boats. Four to six cast iron cannons were carried during some voyages. When loaded, the vessel drew 14 feet of water, and had an average speed of about four and a half knots.

The cargo and the number of the passengers varied depending on the destination. On the inter-colony voyages (June 19-September 28, 1853 and July 20 – September 25, 1854), the ship followed the route New-Archangel - Unalaska - St. Michael Redoubt - Unalaska - New Archangel and carried timber, food supplies and up to fifteen passengers. The company's officials on business trips, workers going to their service destinations, seminary students anxious to be reunited with their families during the school break, a Lutheran pastor visiting believers in remote Alaskan outposts, and traveling Native Americans all ventured the North Pacific and Bering Sea aboard the *Kad'yak*.

The first captain of the *Kad'yak* in Alaska, V.G. Pavlov, was the vessel's master from her arrival in

каланов и морских котиков, а также упадок нескольких важных центров сбыта меха заставил Компанию заняться сбытом соленой рыбы и сальных свеч в Калифорнии.

Внутриколониальные плавания, обеспечивающие распределение товаров и сообщение между разными населенными пунктами Аляски, были основной задачей флота Российско-Американской Компании. Из всех маршрутов колоний особенно активным было судоходство между Кодиаком и Новоархангельском. Научные исследования и картографирование прибрежной полосы русской Америки были другим важным аспектом деятельности кораблей Компании.

Вскоре после прибытия на Аляску *Кадьяк* отправился к Аяну для доставки груза из Санкт-Петербурга (Russian-American Company 1852:N257) и пассажиров, возвращающихся в Россию (Russian-American Company 1853:16). Многие из работников Компании прибывали в Америку по временному контракту в надежде составить капитал, который обеспечил бы им достойную жизнь по возвращении домой. Однако не всем приходилась по вкусу жизнь на Аляске. Имя одного из пассажиров, возвратившегося в 1852 г. в Россию на *Кадьяке*, сохранилось в любопытной записке доктора из Новоархангельского госпиталя:

«Александр Казанцев, родом из Тюмени, прибывший в колонию в прошлом году, занемог меланхолией, осложненной тоской по дому. В силу того, что здесь совершенно отсутствуют средства, способные его излечить, мы ходатайствуем об отсылке его обратно в Тюмень, где самый вид родины может оказать оздоровительное влияние на пациента. И так как мы находим, что

присутствие его здесь не только бесполезно, но даже и обременительно для Компании, я предлагаю, чтобы Новоархангельский офис рассмотрел возможность посылки его в Аян на борту барка *Кадьяк* за счет Компании (Records of Russian-American Company, Correspondence Sent, 1852: N 292).»

В начале 1853 г. управляющий портом Новоархангельска И.В.Фуругельм отправился на *Кадьяке* в торговое путешествие на Гавайские острова, откуда он вернулся 1 мая. После этого плавания корпус корабля и его обшивка подверглись починке (Russian-American Company 1854:23), а кабины, находившиеся прежде на верхней палубе, были перенесены под нее (Arndt and Pierce 2003:236, Records of Russian-American Company 1853:216-221).

С июня 1853 г. вплоть до последнего плавания в 1860 г. многие детали «послужного списка» корабля освещены в сохранившихся судовых журналах (Logs of Company ships: Bark *Kad'yak*, 1853-59: n.p.). Экипаж *Кадьяка* насчитывал от двадцати пяти до тридцати человек, включая капитана, двух его помощников, приказчика, двух боцманов, юнгу и матросов. Корабль снабжался провизией по количеству членов экипажа. Пассажиры, вероятно, должны были сами заботиться о своем пропитании. Корабль также снабжался водой и деревом для отопления и приготовления пищи. *Кадьяк* был экипирован двумя хронометрами, компасами и спасательными лодками. Вооружение корабля состояло из чугунных пушек в количестве, варьировавшемся в разных плаваниях от четырех до шести. Осадка нагруженного судна составляла около четырех с половиной метров, а средняя скорость – четыре с половиной узла.

1852 to March 1857. In late 1857, command was transferred to captain Herman Debur. The vessel's third master, Captain Rozmond from Åbo in Finland, sailed the ship from the summer of 1858 to the end of 1859. Curiously, the last captain of the *Kad'yak*, Illarion Arkhimandritov, who assumed command in 1860, was an older brother of Pavlov's wife.

The Ice-trade

Starting in 1853 the *Kad'yak*'s main destination was San Francisco, where the Russian-American Company purchased most of its food supplies, and where a new commercial opportunity arose in 1852. In this year the *Bachus*, a vessel belonging to the Bostonian "Ice Company" arrived at Sitka and purchased two hundred fifty tons of ice at seventy-five dollars per ton (Tikhmenev 1978:335). The ice was intended for San Francisco, where it was used for food refrigeration and other needs of the ever-increasing Gold Rush population. Before 1852 ice for San Francisco was carried around Cape Horn. Despite the fact that more than half of the ice melted during the journey, the trade was still profitable. A San Francisco banker by the name of Sanders saw the profitability of bringing ice from Alaska, and formed the American-Russian Trading Company to exploit this new commercial avenue.

According to the three-year agreement between the Russian-American Company and the American-Russian Trading Company, the latter was to purchase 1,200 tons of ice annually for the fixed price of 20 to 25 piasters per ton. Ice production became a profitable new industry for the company, thus necessitating infrastructure such as icehouses and railways in Sitka and Kodiak. In 1854 Sanders traveled to St. Petersburg to extend the contract. According to one

article of the agreement, ice could be transported on Russian-American Company ships for an additional fee (Russian-American Company 1856:16-17). Competition from the Hudson's Bay Company eliminated the Russian monopoly on ice in California and pushed prices down. Although the rival companies eventually agreed on pricing and delivery quotas, the Russians also attempted to establish ice trade with Hong Kong and China (Kostromitinov 1858:n.p.). The American-Russian Commercial Company continued to deliver ice to California even after the Alaska transfer until 1879, when it was finally forced out of business by the advent of artificial ice (Keithahn 1945:185).

At first ice was collected from Swan Lake, located several kilometers north of Novo-Archangelsk, but the mild winter and rains of southeast Alaska often interfered with Company commercial planning, and Kodiak became an alternative place for ice supply. Here ice was harvested from Icehouse Lake on Woody (Lesnoi) Island. The Russians built a sixteen-foot high dam to increase the depth and area of the lake, which made it 22 feet deep, 2200 feet long and 700 feet wide. Cutting commenced in December; when the ice was 12 inches thick, and ended in February when it was around 18 inches (Keithahn 1945:179).

A considerable amount of infrastructure was required to support the ice industry. By 1859 the company had constructed two icehouses with a combined capacity of 5,000 tons, a water-driven sawmill, roads, and a dock (Russian-American Company 1859:44). The main purpose of the sawmill was to produce sawdust for packing ice, and for insulation between the walls of the icehouses.

Between the icehouses and the lake there was a

Груз и количество пассажиров *Кадьяка* зависели от направления, которым шел корабль. На внутриколониальных плаваниях (19 июня – 28 сентября 1853 г. и 20 июля – 25 сентября 1854 г.), корабль следовал курсом Новоархангельск — Уналяшка — острова Прибилова — Михайловский редут, останавливаясь на обратном пути либо на Уналяшке, либо на Кодиаке. Груз корабля на этом маршруте состоял из древесины и провизии, а количество пассажиров доходило до пятнадцати. Представители компании, командированные по специальным поручениям, рабочие, следующие к месту назначения, семинаристы, возвращающиеся домой на каникулы, и лютеранский пастор, навещающий свою паству, бороздили северный Тихий Океан и Море Беринга на борту *Кадьяка*.

Первым капитаном судном на Аляске, был Василий Герасимович Павлов, командовавший *Кадьяком* с мая 1852 г. по март 1857 г. Во второй половине 1857 г. корабль перешел под командование капитана Германа Дебура. Третий капитан судна, уроженец Або (Финляндия) штурман Розмонд, управлял *Кадьяком* с лета 1858 г. до конца 1859 г. Примечательно, что последний капитан *Кадьяка*, Илларион Архимандритов, принявший командование в 1860-м году, был старшим братом жены В. Г. Павлова.

Торговля льдом

Начиная с 1853 г. главным направлением плаваний *Кадьяка* становится Сан-Франциско, где Российско-Американская Компания приобретала провизию. В этом городе для

Компании внезапно открылась и новая коммерческая перспектива. В 1852 г. в Новоархангельск прибыл *Бахус* — корабль, принадлежавший Бостонской «Ледовой Компании». Ее представители закупили в столице российских колоний двести пятьдесят тонн льда по привлекательной для продающей стороны цене в семьдесят пять долларов за тонну (Tikhmenev 1978:335). Лед предназначался для Сан-Франциско, население которого постоянно увеличивалось за счет вновь прибывающих золотопромышленников. До 1852 г. весь лед, употребляемый в Сан-Франциско, доставляли с восточного побережья Америки, вокруг мыса Горн. Несмотря на то, что более половины льда таяло в процессе транспортировки, торговля приносила прибыль. Банкир из Сан-Франциско по имени Сандерс оценил коммерческие преимущества доставки льда из Аляски и создал для этих целей Американо-Русскую Торговую Компанию.

Согласно трехлетнему соглашению между Российско-Американской Компанией и Американо-Русской Торговой Компанией, последняя обязалась ежегодно приобретать тысячу двести тон льда по фиксированной цене в двадцать — двадцать пять пиастров за тонну. Американо-Русская Торговая Компания также несла ответственность за постройку в Новоархангельске ледника и железной дороги для облегчения загрузки льда на корабли (Russian-American Company 1853:23-24). В 1854 г. Сандерс ездил в Санкт-Петербург для продления контракта на двадцать пять лет. По одной из статей этого договора, Российско-Американская компания соглашалась

road 1,320 feet long, with rails for rolling the ice and walkways on both sides for the workers (Russian-American Company 1859:56-57). A blacksmith shop facilitated the works, while barracks provided accommodation for workers (Whymper 1868:104-105). According to the report of Chief Manager Voevodsky, the most difficult task was building the docks, mainly because of the exposed location of the anchorage and bad weather:

When the work was almost finished, the main poles of the docks, filled with ballast were eaten by the worms and the docks went 8 feet down. During the entire summer of the last year (1858) and the spring of this one (1859), it was necessary to use a significant amount of materials and workers to strengthen the docks with new poles and fastenings, which was successfully achieved. Last year (1858), being tied at these docks, the English ship *Karntine* (1,200 tons) and our ship *Kad'yak*, experienced strong winds, but remained out of any danger, and according to the reports of the lieutenant Verman and the explanations of the builder MacPherson, I am confident that the loading of the ships at these docks is completely safe and very convenient" (Russian-American Company 1860:112-114).

The first record of the *Kad'yak*'s involvement in this new avenue of trade is the log of her voyage to California between January and March of 1857, when she brought 300 tons of ice to the port of San Francisco (Russian-American Company 1858:25). Following that voyage, trips to the Bay Area became her annual routine. The main cargo was ice, but occasionally she would bring furs, timber, salted fish and tallow candles to California. On her way back she carried flour, corn beef and other provision. The *Kad'yak*'s logs for 1857-1859 indicate that during

this period she called at the port of San Francisco six times. In 1858 and 1859 she was likely the only Russian-American Company vessel carrying ice to San Francisco.

The voyage to San Francisco via Kodiak usually took about two months. About twenty days after the Company steamer *Nikolai I* pulled the ship out of Sitka harbor, the bark would throw her anchor at St. Paul's Harbor on Kodiak. Several days were reserved for unloading the cargo for the local settlement and loading ice on nearby Woody Island. Perhaps due to favorable winds and currents, the voyage from Kodiak to San Francisco generally took only about five weeks. The ship was received by the California agent of the company, who took care of unloading her, provisioning the crew and bringing aboard goods for delivery to Alaska.

The *Kad'yak*'s last voyage

The winter of 1860 was hard for the inhabitants of Sitka. Duke Maskutov reported that rain did not stop for two months, completely melting the ice on the lake. In addition to this, an epidemic flu interrupted the port's normal functioning. The daily toll of the sick was up to 300 people (Records of Russian-American Company 1860: N21). All this resulted in a delay for the *Kad'yak* and an alteration of her route. Instead of going directly to San Francisco, she was to call at Kodiak Island and load ice, which was not available at Sitka at that time. According to the agreement between the Chief Manager and Kostramitinov concluded earlier the same year, the latter would have the ship during the entire summer of 1860 under the condition that he provision her and pay the crew's salary (Records of Russian-American Company 1860: N92, 21). Loaded with timber for

производить транспортировку льда на кораблях компании за отдельную плату (Russian-American Company 1856:16-17). В 1855 г. конкуренция со стороны Британской Компании Гудзонова Залива уничтожила русскую монополию на торговлю льдом в Сан-Франциско и привела к понижению продажной цены на этот товар. Со временем компании пришли к соглашению относительно добычи льда, цен и раздела рынка, результатом которого явилась попытка русских установить торговлю льдом с Гонконгом и Китаем (Kostromitinov 1858:n.p.). Американо-Русская Торговая Компания продолжала поставку льда в Калифорнию и после продажи русской Америки, вплоть до появления искусственного льда в 1879 г. (Keithahn 1945:185).

Изначально лед добывался на Лебяжьем озере, расположенном в нескольких километрах к северу от Новоархангельска. Однако теплые зимы и частые дожди юго-восточной Аляски мешали регулярному сбору льда, и вскоре Кодиак стал альтернативным его источником. На Кодиаке лед добывали на Ледниковом озере Лесного острова. Для того чтобы углубить озеро, русские построили здесь шестнадцатифутовую плотину. Лед начинали добывать в декабре, когда он достигал толщины в двенадцать дюймов (тридцать с половиной сантиметров) и прекращали добычу к концу февраля, когда его толщина доходила до восемнадцати дюймов (сорока пяти целых и семи десятых сантиметров) (Keithahn 1945:179).

Для эффективной заготовки льда требовалась определенная база. К 1859 г. компания построила на Лесном острове два ледника общей вместимостью в пять тысяч тонн, лесопильню и

пристань (Russian-American Company 1859:44). Лесопильня производила в основном стружку для упаковки льда и теплоизоляции стен ледников.

Между ледниками и озером была проложена дорога длиной в тысячу триста двадцать футов с решетками для ската льда и мостами для рабочих по обеим сторонам (Russian-American Company 1859:56-57). Были возведены также кузница и бараки для рабочих (Whymper 1868:104-105). Согласно мнению главного управляющего колониями Воеводского, наиболее сложной задачей была постройка пристани, в основном из-за плохой погоды и открытой местности якорной:

«Когда работы у пристани были почти окончены, то главные срубы оной, наполненные баластом, были подточены червями, и пристань села на 8 футов. Во все лето прошедшего года и весною нынешнего необходимо было употребить вновь значительное количество материалов и рабочих для укрепления пристани новым срубом и скреплением, что и приведено к окончанию. Бывшие в прошедшем году у этой пристани для погрузки льда английский корабль «Карнтайн» в 1,200 тонн и наше судно «Кадьяк» испытали сильные ветра, но стояли совершенно безопасно, почему, а также основываясь на полученных ныне рапорте лейтенанта Вермана и пояснениях строителя МакФерзена, я уверен, что погрузка судов у этой пристани совершенно безопасна и очень удобна. (Russian-American Company 1860:112-114).»

Первое упоминание об участии *Кадьяка* в торговле льдом появляется в корабельном журнале в начале 1857 г. С января по март этого года судно доставило из Ситки в Сан-Франциско триста тонн льда (Russian-American Company 1858:25). С этого момента плавания *Кадьяка* в Калифорнию становятся регулярными.

construction of a new icehouse on Woody Island, the bark left Sitka for the final time on February 27, 1860 under the command of Captain Illarion Arkhimandritov.

Arkhimandritov was among the most experienced captains of the Russian-American Company. A son of the Russian company employee Ivan Arkhimandritov and his Unangan/Aleut wife Natalia, Illarion was born in Alaska on St. George Island. In 1833 he enrolled in the School of Merchant Seafaring in St. Petersburg. Upon his return to Alaska, he was hired as a navigator (Pierce 1990:10). He first attracted the attention of the company's authorities both in Sitka and St. Petersburg in 1842. The ship *Naslednik Alexander* on which Arkhimandritov served as a navigator encountered a severe storm. After both the Captain and the First Mate perished, Arkhimandritov assumed command and saved the ship. His brave action earned him the order of St. Anna (Tikhmenev 1978:363-364).

During his two decades of company service, Arkhimandritov not only commanded ships, but also took an active role in charting the coasts of Russian America. His maps of Cook Inlet, Kodiak Island, and many other areas were published in Tebenkov's *Atlas of the Northwest Coasts of America* (Pierce 1990:10). Two Unangan (Aleut) dancing masks that Arkhimandritov collected in Atka in 1843 are now the crown jewels of the North American collections of the Russian Museum of Ethnography (Kunstkamera) in St. Petersburg.

Highly valued by his superiors during most of his career, Illarion Arkhimandritov entered a period of bad luck in the 1850's. The first blow came from an unusual source. In 1852 a "creole" widow named Maria Popova confessed to the priest of the cathedral

in Novo-Archangelsk that she was pregnant. According to her, the pregnancy was a result of her illegitimate relationship with Illarion Arkhimandritov. The priest confronted Arkhimandritov, who confessed that he indeed was involved with Popova, but insisted that their relationship finished in 1847, and thus he could not be the father of the child. Having escaped the burden of fatherhood, Arkhimandritov nonetheless endured severe ecclesiastical punishment for the illegitimate affair. For the duration of seven years he was deprived of Holy Communion and obliged to fast and to attend all church services. To reinforce his repentance he was not allowed inside the church, and had to listen to the services standing outside, at the church doors (Alaskan Russian Church Archives 1852). In addition to the grave emotional and moral impact, the need to attend all church services prevented Arkhimandritov from leaving Novo-Archangelsk, thus seriously affecting his career. It is possible that the final voyage of the *Kad'yak* was among Arkhimandritov's first navigations after the end of his seven-year repentance.

The voyage began smoothly. Following safe arrival at Kodiak Island, the ship took on board a cargo of 356 tons of ice for San Francisco, and put to sea from St. Paul's Harbor on March 30. The perfect weather and favorable winds gave no indication of the misfortune that awaited the *Kad'yak* shortly after her departure. Almost within sight of the port, the vessel hit an uncharted rock (Records of Russian-American Company 1860: June 22, N9). The dispatch from Novo-Archangelsk from December 22, 1860 described the disaster:

During the navigation of 1860 the Russian-American Company bark *Kad'yak* under the command of the Russian skipper Arkhimandritov was sent from Novo-Archangelsk to Kodiak for the cargo of ice for San Francisco.

Основным грузом был лед, но время от времени корабль доставлял в Сан-Франциско меха, лес, соленую рыбу и сальные свечи. На обратном пути корабль грузили мукой, говядиной и другой провизией. Судовой журнал *Кадьяка* за 1857-1859 гг. содержит записи о шести плаваниях в Сан-Франциско. В 1858-1859 гг. *Кадьяк* был, по-видимому, единственным судном Российско-Американской Компании, занятым на перевозках льда в Сан-Франциско.

Плавание из Новоархангельска в Сан-Франциско с остановкой в Кодиак занимало около четырех месяцев. Спустя приблизительно двадцать дней после выхода из Новоархангельска корабль бросал якорь в гавани Св. Павла на острове Кодиак. Несколько дней уходило на разгрузку товаров, предназначенных для Кодиака, и на загрузку льда на Лесном острове. Возможно, благодаря попутным ветрам и течениям на путешествие из Кодиака в Сан-Франциско уходило около пяти недель. Агент Компании встречал судно в порту и распоряжался разгрузкой, снабжением экипажа для обратного путешествия и доставкой на борт грузов для российских колоний, после чего судно ложилось на обратный курс.

Последнее плавание

Зима 1860 г. выдалась тяжелой для жителей Новоархангельска. Князь Максудов сообщал, что дождь не прекращался на протяжении двух месяцев, и лед на озере совершенно растаял. В дополнение к этому работа порта была прервана эпидемией инфлюэнции. Ежедневное количество заболевших доходило до шестисот человек (Records of Russian-American Company 1860:

N21). События эти сказались на задержке отбытия *Кадьяка* и на изменении его курса. Вместо того чтобы напрямую отправиться в Сан-Франциско, кораблю следовало зайти в Кодиак для принятия груза льда. Согласно договору между главным управляющим колониями и Кострамитиновым, заключенному в начале года, корабль переходил в распоряжение последнего вплоть до конца лета 1860 г. (Russian-American Company 1860: N92, 21). Приняв груз бревен для строящегося на Лесном острове нового ледника, барк под командованием капитана Иллариона Архимандритова вышел из Новоархангельска 27 февраля 1860 г.

Архимандритов был одним из наиболее опытных капитанов Российско-Американской Компании. Сын русского рабочего компании Ивана Архимандритова и его алеутской жены Натальи, Илларион родился на Аляске, на острове Св. Георгия. В 1833 г. он поступил в Училище торгового мореплавания в Санкт-Петербурге. По возвращении на Аляску молодой человек был принят на службу в качестве навигатора (Pierce 1990:10). В 1842 г. мужественное поведение Архимандритова во время трагического происшествия привлекло к нему благосклонное внимание правления и в Новоархангельске, и в Петербурге. Корабль *Наследник Александр*, на котором Архимандритов служил навигатором, попал в сильный шторм. После того, как и капитан, и первый помощник погибли, Архимандритов принял командование судном и сумел спасти его. Молодой навигатор был награжден орденом Св. Анны (Tikhmenev 1978:363-364).

На протяжении своей двадцатилетней службы

Leaving the St. Paul harbor under benevolent conditions, the bark took the direct, or NE route to the sea, and being SW 30° [according to] the right compass from the "Vasilievskaiia polivnaia banka," at the distance of 1 ¼ Italian mile touched the bottom moving with the speed of 4 knots, and without stopping immediately found itself again with 15 sazhen (90 ft) under the keel. A leak appeared immediately in the hull and in 20 minutes the ship, filled with water, laid on its side, and submerged to the level of the water. The crew of the *Kad'yak*, which consisted of twenty-five people, saved itself on two boats, taking nothing with themselves. After this the bark was carried by the free waves in view of the inhabitants of Kodiak for three days, but St. Paul harbor lacked both manpower and means to tow the perishing ship to the nearest coast, and it finally went down to the bottom ½ mile from Spruce Island in the depth of 12 sazhen (68 ft) with all its cargo, crew's personal belongings and full ammunition. As it was mentioned above, this unexpected loss occurred from the collision at 4 knots with an unknown submerged sharply pointed rock, which at low tide lays at the depth of 10 ft. It is strange, that the inhabitants of Kodiak until now did not notice that the water breaks above this rock, and some maps even show the channel in this very location. *Maybe this rock grew just recently.* Although I think that in our colonial seas there are many *such new* rocks. If the bigger ships sailed more often, they would show to us where the passage is clear and there is not; but from such discoveries let God protect me! (Morskoi Sbornik 1862: 204-205).

The official account of the wrecking in the company's annual report states that the *Kad'yak* left from Woody Island, not from Kodiak Island. According to the report, the ship was holed in the bow, and consequently began to go down stem first. Captain Arkhimandritov stayed aboard until the very last moment, and even when the ship laid on its side he remained close by, looking for ways to save as much as possible from the ship (Russian-American Company 1860:53-56). The loss of the ship, appraised at

18,386 silver rubles, was a hard blow for the company's commerce. The insurance paid by the American-Russian Commercial Company for the ice was the only and very partial recompense (Russian-American Company 1861:56). Even the official, reserved tone of the Company Manager's letter sent in response to Arkhimandritov's report reveals the authorities' dissatisfaction:

After the careful examination of your report of June 5, 1860, I still can not see that you have applied any efforts to tow the bark to the favorable coast, using the fair currents and calm of March 31 and April 1, that seems to me have been possible to accomplish, taking into consideration that the port had four launches, three row-boats and 35 baidaras. I also do not see, why did not you try to anchor the bark at the reef at Spruce Island, where she was sitting at low tide, from which location without any doubt it would be possible to move her towards the coast at the time of high tide. I suggest that you provide me with a more detailed report in order to bring appropriate clarity to the above-mentioned matter (Records of Russian-American Company 1860: June N 2)

Whether further reports removed the shade of guilt from the captain, or the excellent record of his previous service was taken into consideration, Arkhimandritov was never officially charged for the loss of the *Kad'yak*. Legend, however, attributes the disaster directly to him, pointing out not the weakness of his navigational skills, but of his piety. According to this popular account, Arkhimandritov neglected his promise to the wife of the Chief Administrator Voevodskii, to hold a memorial service in the chapel of Father Herman on Spruce Island every year when he made his first trip to Kodiak (Golovin 1983:126-127).

в Компании Архимандритов не только командовал кораблями, но и принимал активное участие в описании берегов русской Америки. Его карты залива Кука, острова Кодиак и многих других частей Аляски были опубликованы в Атласе северо-западных берегов Америки, вышедшем под редакцией Тебенкова (Piege 1990:10). Две алеутские маски, привезенные Архимандритовым с Атки в 1843 г., являются сегодня жемчужиной северо-американских коллекций Музея этнографии в Санкт-Петербурге.

В 1852 г. до этого вполне успешная карьера Архимандритова была омрачена неприятным происшествием частного характера. Одна из прихожанок новоархангельского собора, вдова Мария Попова, сообщила на исповеди, что беременна, и что ребенок является плодом ее незаконной связи с Илларионом Архимандритовым. Последний признался, что между ним и вдовой действительно была связь, но настаивал на том, что прервал всякие отношения с Поповой еще в 1847 г., и потому не может являться отцом ребенка. Избавление от бремени отцовства не спасло, однако, Архимандритова от суровой епитимьи, наложенной на него в наказание за незаконную связь. На протяжении семи лет он был лишен причастия, принужден поститься и посещать все церковные службы, не входя при этом в храм, но стоя в притворе (Alaskan Russian Church Archives 1852). Можно с уверенностью предположить, что епитимья, помимо моральных страданий, существенно повредила карьере Архимандритова: необходимость посещать все церковные службы требовала его постоянного

присутствия в Новоархангельске. Возможно, плавание, ставшее последним для барка *Кадьяк*, было одним из первых дальних плаваний для его капитана по истечении семи лет, оговоренных епитимьей.

Начало плавания не сулило приключений. По прибытии в Кодиак корабль принял триста пятьдесят шесть тонн льда для Сан-Франциско и 30 марта 1860 г. отплыл из гавани св. Павла. Прекрасная погода и попутный ветер не предвещали надвигающейся катастрофы. Неподалеку от порта судно напоролось на не обозначенный на карте подводный камень (Records of Russian-American Company 1860: June 22, N9). Сообщение из Новоархангельска от 22 декабря 1860 г. в Морском Сборнике описывает происшедшее следующим образом:

«Оставив Павловскую гавань (на о. Кадьяк) при благоприятных обстоятельствах, барк вышел прямым или NO фарватером в море, и, находясь от Васильевской поливной банки на SW 30° правого компаса, в расстоянии 1¼ мили итальянской, коснулся, при 4-х узлах ходу, о грунт и, не остановившись на месте нисколько, очутился опять на глубине 15 сажень. Тотчас же в трюме показалась большая течь, и менее чем через 20 минут барк, наполнившись водою, лег совершенно на бок, погрузясь в уровень с поверхностью моря. Экипаж Кадьяка, состоящий из 25 человек, спасся до последнего на двух небольших шлюпках, ничего не взяв с собою. После того барк носился на вольной воде, в виду кадьякских жителей, еще трое суток, но в Павловской гавани в то время не было ни сил, ни средств прибуксировать даже к ближайшему берегу погибавший корабль, и он погрузился на дно моря на глубине 12 сажень, в ¼ мили от острова Елового, со всем грузом, имуществом экипажа, запасами и полным вооружением; словом, ничего с него не спасено по оставлении экипажем. Эта неожиданная

Father Herman, later canonized as one of few saints of the Russian Orthodox Church in Alaska, arrived on Kodiak Island at the end of 1794. As a member of the missionary team he participated in evangelizing and educating the Alaskan natives. Some time between 1808 and 1818, Father Herman chose Spruce Island as his home. He was much respected by the Natives, on whose behalf he frequently interceded before the authorities. He organized an orphanage for local children and built a little chapel not far from his dwelling to accommodate the spiritual needs of his newly converted flock. Local



St. Herman of Alaska. (Image courtesy of the Orthodox Church in America, www.oca.org)
Св. Герман Аляскинский. (Русская Православная Церковь в Америке, www.oca.org)

tradition attributed to him many miracles. According to one of them, once after an earthquake the island began flooding from a slowly but surely rising tide. In fear of perishing, the inhabitants ran to the monk pleading for his help. Herman took an icon of the Mother of God, placed it on the sand of the nearby bay and began to pray. He then told to the people not to fear for the water would not go past the place where the icon stood. The sea reached that point and went no further. With the fulfillment of this prophecy the bay received the name it still bears today, Icon Bay (Golder 2004:33-34) It was in this very bay that the *Kad'yak* sank after drifting for three days.

The top of the ship's mast protruded above the water forming the sign of the cross, visible from the above-mentioned chapel on Spruce Island, as if the ship herself was performing the homage neglected by her captain. Nor was this the last of Arkhiman-dritov's misfortunes. Just a year later, he grounded another company ship, the *Tsaritsa*, while taking her to the open sea from the port of Novo-Arkhangelsk. Furujelm, the Chief Manager of the company at the time, was so affected by all of this, that despite his Lutheran confession, he "resolved to give an icon to the chapel on Elovoi Island" (Golovin 1983:127). One will not, however, find the legend of the *Kad'yak* in the official life of St. Herman. As miraculous as the circumstances of the *Kad'yak* sinking were, they did not fit comfortably in the image of interceding holy man.

Arkhimandritov himself probably believed in a connection between his sudden bad luck and his broken promise, for in 1869 he donated an icon of St. Nicholas, the patron of all sailors, in a silver frame to the chapel on Spruce Island (Arkhimandritov 1869:n.p.n.). Ouzinkie village elder Nick Pestrikoff

гибель произошла от прикосновения, как сказано выше, при 4-х узлах хода, о неизвестный подводный островершинный кекур, над которым глубины в малую воду 10 фут. Странно, что жители Кадьяка по сие время не замечали над этим камнем буруна, а на некоторых картах даже показан через самое место этого, так несчастно открытого, камня курс безопасного фарватера. Может быть, камень и вновь вырос. Впрочем, я думаю, что в наших колониальных морях много еще есть таких новых камней. Вот как будут почаще ходить суда большого ранга, то они укажут нам – где чистый и где нечистый проход; но от таковых открытий да сохранит и избавит меня Бог! (Морской Сборник 1861: 204-205).»

Официальное описание кораблекрушения в отчете Компании за 1860 г. сообщает, что *Кадьяк* вышел в море с пристани Лесного острова, а не с Кодиака. Согласно этому описанию, корабль получил пробоину в носовой части, которая почти моментально начала погружаться в воду. Капитан Архимандритов пребывал на борту до самого последнего момента, и даже когда корабль совершенно уже лег на борт, оставался вблизи судна, стараясь спасти все, что возможно (Russian-American Company 1860:53-56). Потеря *Кадьяка*, оцененного в восемнадцать тысяч триста восемьдесят шесть серебряных рублей, была тяжелым ударом для компании, особенно ввиду того, что корабль не был застрахован. Страховка, выплаченная Американо-Русской Торговой компанией за потерянный груз льда, была единственной компенсацией, полученной управлением колониями (Russian-American Company 1861:56). Даже сдержанный официальный тон письма главного управляющего колониями, отправленного в ответ на объяснительную записку Архимандритова, выдает недовольство руководства:

«После тщательного изучения вашего рапорта от 5 июня 1860 г., я все еще не вижу, что вы приложили усилия к тому, чтобы отбуксировать барк к благонадежному берегу, используя попутные течения и затишье 31 марта и 1 апреля, чего можно было бы достичь, принимая во внимание, что в порту имеется четыре подъемника, три гребные лодки и 35 байдарок. Я также не вижу, почему вы не поставили барк на якорь на рифе у Елового острова, где он сидел во время отлива, и откуда, без всякого сомнения, было бы возможно отвести его к берегу во время прилива. Предлагаю вам предоставить мне более детальный отчет для того чтобы внести должную ясность в вышеупомянутое дело (Records of Russian-American Company 1860: June N 2).»

Благодаря ли последующим отчетам или предыдущей безупречной службе, потеря *Кадьяка* не имела пагубных последствий для карьеры Архимандритова. Людская молва, однако, напрямую связала кораблекрушение с действиями капитана. Согласно легенде, незадолго до отплытия из Новоархангельска Архимандритов пообещал жене главного управителя колоний Воеводского отслужить молебен в часовне отца Германа на Еловом острове (Golovin 1983:126-127), но обещание свое не сдержал.

Отец Герман, канонизированный впоследствии как один из православных святых Аляски, прибыл на Кодиак в конце 1794 г. в качестве представителя первой православной миссии в русскую Америку. Он принял деятельное участие в обращении и образовании коренных жителей Кодиакского архипелага, неоднократно отстаивая их права перед управлением компании. Где-то между 1808 и 1818-м гг. отец Герман избрал Еловый остров

still remembers this “big, dark icon,” which according to him was in the chapel in Icon Bay until its mysterious disappearance sometime in the 1980’s.

These devotional gestures were not the company’s only attempts to improve navigation around Kodiak Island. Almost immediately after receiving a detailed report from Arkhimandritov, the colonies’ Chief Manager wrote to his agent in San Francisco, asking him to place an ad with the bearings of this newly discovered navigational hazard in the San Francisco newspapers (Records of the Russian-American Company 1860:N19). Moreover, anticipating arrivals of several company freight ships, including the brig *Shelikof*, orders were given to keep a baidarka immediately next to the rock to warn all approaching vessels. Eventually red and blue buoys were placed near the hazard, which together with the lighthouse at the top of the Baranov Castle in Sitka

were the only aids to navigation in Russian America (Gibbs 1997:30). Modern charts of this coast show *Kodiak Rock*, described in the Coast Pilot as an obstruction covered with 7 feet of water and located “about halfway between Long Island and Williams Reef” (National Ocean Service 2005:140).

In another effort to improve local navigation, the company manager appointed Captain Arkhimandritov to chart the coast of Spruce Island. Using three baidarkas and the help of six Aleuts, Arkhimandritov successfully accomplished this mission in the summer of 1860. The bearing he provided for the protruding mast of the *Kad’yak* (Arkhimandritov 1860:n.p.) is the last appearance the ship makes in the records of the Russian-American Company. The same bearings were used to help locate the shipwreck of the *Kad’yak* in July 2003, opening a new page in the history of the vessel.

местом своего подвижнического подвига. Благодаря его усилиям неподалеку от его скромной хижины на острове была построена часовня и небольшой сиротский дом. Местная и церковная традиции приписывают отцу Герману много чудес.

Одно из преданий повествует о том, как молитва праведника спасла жителей острова от разбушевавшейся стихии. После землетрясения на остров шла приливная волна. Местные жители в страхе обратились за помощью к отцу Герману. Подвижник вынес на берег икону Божьей Матери и стал молиться. Святой пообещал испуганным островитянам, что наступающая вода не пойдет дальше места, где была установлена икона. И действительно, прилив остановился, достигнув святого образа на берегу бухты, которая в честь этого чуда с той поры называется Иконной (Golder 2004:33-34). Именно эта бухта и стала последним прибежищем *Кадьяка*. После того, как корабль затонул, верхушка мачты корабля, похожая с берега на крест, возвышалась над водами бухты прямо напротив часовни отца Германа, как если бы судно вопреки воле капитана отдавало честь памяти подвижника.

Кораблекрушение *Кадьяка* не было последним происшествием в послужном списке Архимандритова. Спустя всего лишь год при выходе из Новоархангельского порта село на мель судно *Царица*, капитаном которого он в тот момент являлся. Это совпадение произвело такое сильное впечатление на главного управляющего Компании Фурульхельма, что, вопреки своему лютеранскому вероисповеданию, он решил подарить икону в часовню на Еловом острове (Golovin 1983:127).

Сам Илларион Архимандритов, видимо, тоже усматривал связь между своими неудачами и нарушенным им обещанием. В 1869 г. в он подарил в часовню на Еловом острове икону св. Николая, покровителя моряков, в серебряной ризе (Arkhimandritov 1869:n.p.n.). Ник Пестряков, старейшина деревни Узинки на Еловом острове, до сих пор помнит «большую темную икону, которая украшала часовню в Иконной бухте вплоть до 1980-х гг.»

Меры, предпринятые руководством Компании по улучшению навигации вблизи острова Кодиак, не ограничились благочестивыми жестами. Сообщение о вновь обнаруженном подводном препятствии было опубликовано в газетах Сан-Франциско (Records of Russian-American Company 1860:N19), а возле самого рифа дежурила байдарка для предупреждения идущих этим курсом судов. Со временем байдарка была заменена голубым бумом. Этот буй и маяк в Новоархангельске были единственными средствами обеспечения безопасности навигации в русской Америке (Gibbs 1997:30). В результате этих мер месторасположение рифа известно по сегодняшний день. В современной лоции побережья Кодиака он отмечен как «скала Кодиака», расположенная на глубине семи футов между побережьем Длинного острова и рифа Вильямса (National Ocean Service 2005:140).

В целях дальнейшего улучшения местной навигации руководство Компании приказало Иллариону Архимандритову произвести замеры дна возле Елового острова. Летом 1860 г. бывший капитан *Кадьяка* возглавил отряд из шести человек, отправившийся на трех байдарках к Еловому острову для исполнения этого

распоряжения. Координаты верхушки мачты корабля, отмеченные в журнале этой экспедиции, являются последним сообщением о *Кадьяке* в документах компании (Arkhimandritov 1860:n.p.). В 2003 г. эти же координаты, сыгравшие существенную роль в обнаружении места кораблекрушения, открыли новую страницу в истории корабля.

Chapter 2

Shipwreck Archaeology 80 Feet Under

Discovery

The *Kad'yak*'s discovery was the culmination of years of work by different researchers. Alaskan archaeologist Michael Yarborough became interested in the wreck's whereabouts after reading an account of her sinking in Tikhmenev's *History of the Russian-American Company* (first published in English in 1978). During the 1980's, Yarborough collected any information about the vessel that he could find, and worked with other enthusiasts of underwater research in hopes of locating the vessel's remains. Although two attempts to discover the *Kad'yak* brought no results, Yarborough's dedication to the search persisted. The story of the *Kad'yak*'s discovery came to a turning point when Michael Yarborough met Dr. Bradley Stevens of the National Marine Fisheries Service in Kodiak. Dr. Stevens' interest in the *Kad'yak*'s story, combined with his diving expertise and ardent character was, in the end, the force that turned the legend of the *Kad'yak* into reality.

Dr Stevens' main source of information was a survey of the coast of Spruce Island made by the *Kad'yak*'s last captain, Illarion Arkhimandritov. In this document, Arkhimandritov used the vessel's masts, protruding from the water of Icon Bay off Spruce Island, as a reference point. It took Stevens many months to decipher Arkhimandritov's system of compass bearings. His detective work was further complicated by the fact some place names of the Russian era did not correspond with contemporary maps. With the help of Lydia Black, a noted historian of Russian America, Stevens was able to iden-

tify the potential search area, and few months later a small expedition, under state oversight and partly sponsored by the Kodiak Historical Society, undertook a two-day search of Icon Bay. By that time the group involved in the research consisted of a dozen people: on July 23, 2003 divers, archaeologists and historians from Fairbanks, Anchorage and Kodiak as well as members of the Maritime Studies Department of East Carolina University awaited the results of this short expedition.

The first dive brought no results. To make their efforts more efficient, the group ran a brief magnetometer survey in the area. Once the magnetic anomalies, i.e. of the potential location of submerged metal artifacts, were detected, divers resumed their search. At a depth of 80-90 feet, the duration of a dive in chilly Alaska water is limited to 30 or 40 minutes of bottom time. On that dive, one team member recovered a flat thin piece of copper. Although not of precious metal, it caused an equal wave of excitement. Its' color and thickness left little doubt that it was a piece of nineteenth-century ship sheathing. In no time another group of divers was in the water. By the end of the day the team had discovered two anchors, two cannons, and a number of unidentified metal parts. There could be no doubt – a nineteenth-century shipwreck was lying on the bottom of Icon Bay. Combined with the fact that no other historic shipwreck was recorded in the area, this strongly suggested that the remains were most likely those of the *Kad'yak*, but there was no conclusive proof. Furthermore, the discovery raised many other questions, such as how much of the ship sur-

Глава 2

На глубине двадцати пяти метров: археологическое исследование кораблекрушения

Открытие

Открытие *Кадьяка* стало результатом многолетней работы нескольких исследователей. Майкл Ярборо, археолог из штата Аляска, заинтересовался судьбой барка, прочитав о его крушении в «Истории Российской Америки» Петра Тихменева (английский перевод книги вышел в 1978 г.). На протяжении многих лет он собирал материалы, относящиеся к кораблю, в надежде со временем обнаружить его останки. В 1980 г. группа энтузиастов, собравшихся вокруг него, провела двухдневное исследование дна Иконной бухты. Несмотря на то, что поиски не увенчались успехом, интерес к кораблекрушению не ослабевал. В лучших традициях приключенческого жанра история *Кадьяка* приняла новый оборот, когда несколько лет спустя Ярборо познакомился с Брэдли Стивенсом, морским биологом из лаборатории Национальной Службы Рыболовства на о. Кодиак. Интерес Стивенса к *Кадьяку* в сочетании с его стажем подводных исследований и знанием местности и стали той движущей силой, которая в конце концов привела к обнаружению кораблекрушения.

Первым делом Стивенс попытался определить предположительное местонахождение *Кадьяка*, опираясь на координаты его мачты, зафиксированные Архимандритовым в описании берегов Елового острова. Расшифровка пеленгов Архимандритова осложнялась тем, что названия некоторых географических ориентиров в

журнале Архимандритова не совпадают с современной топонимикой. С помощью известной исследовательницы русской Америки Лидии Блэк Стивенсу удалось определить поисковый участок, и 23 июля 2003 г. небольшая группа энтузиастов отправилась в двухдневную экспедицию, частично профинансированную Историческим Обществом Кодиака. К этому времени в поиски было вовлечено около дюжины людей. Сообщения о результатах экспедиции с нетерпением ожидали в Кодиаке, Анкоридже, Фэрбенксе и Гринвиле.

Первое погружение не принесло никаких результатов. Для уточнения потенциального местонахождения кораблекрушения участники экспедиции прошли по поисковому участку с магнитометром — инструментом, регистрирующим отклонения в магнитном фоне. После того как были обнаружены магнитные аномалии, т. е. предположительное местоположение металлодержащих предметов, аквалангисты возобновили поиски. На глубине двадцать пять метров продолжительность пребывания в холодных водах Аляски ограничено тридцатью-сорока минутами. Во время второго погружения один из аквалангистов обнаружил тонкую медную пластину, вызвавшую у членов экспедиции волну энтузиазма. Цвет и толщина пластины не оставляли сомнений в том, что это обшивка корабля XIX в. Через несколько минут следующая группа аквалангистов была в воде. К

vived, what is the overall site layout, and what material culture can it offer to the archaeologists. To answer these questions a team of underwater archaeologists from East Carolina University and NOAA, as well as a group of local volunteers and the State Archaeologist joined Dr Stevens for a three-week investigation of the site in summer of 2003.

The Site

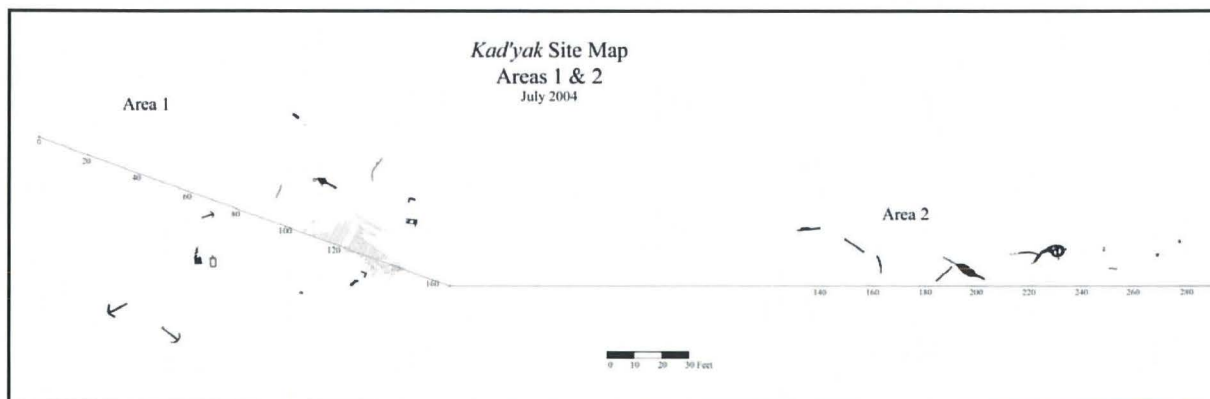
Many processes contribute to the breakdown of shipwrecks. Biological agents attack organic material, seawater corrodes most metals, and constant oceanic motion breaks down the strongest constructions. Wide open to the Gulf of Alaska, Icon Bay is a typical example of Alaskan dynamic ocean environment with strong currents, powerful wave action and submerged reefs. Not surprisingly, exposed to these conditions the *Kad'yak* has lost much of her structure, and only the largest and most resistant ship components have survived to the present day.

The shipwreck is dispersed over two areas located 40m away from each other, at depths ranging from 23.5m to 26m. The first area roughly corresponds with the ship's bow and midsection. The bottom here is flat and covered with coarse sand, which

partially covers the remains of the ship, thus contributing to their preservation. Most of the artifacts were found in this area. The largest structural fragment is a section of the hull preserved under and around the 7m x 5m ballast pile. The wooden frames ("ribs") and planking extend from under the ballast pile and continue some distance until being covered by progressively deeper sand. The 30cm wide frames were assembled in pairs with only 3cm between frames and 12cm between the doubled sets. Although not an unusual detail for the 19th century shipbuilding, the doubled and closely laid frames indicate that the ship was built with extra attention to durability.

The *Kad'yak's* wooden bilge-pump box was also identified in the lower hull, less than one meter from the edge of the ballast pile. The pump tube itself, a length of copper and lead tubing, was discovered some distance from the hull remains and was recovered for conservation. The whole assembly functioned by means of a hand lever to pump water from the ship's bilge. Bilge pumps were normally located in pairs on either side of the keelson, just aft of the main mast.

Fragments of copper alloy hull sheathing were also recovered from the area around the hull remains.



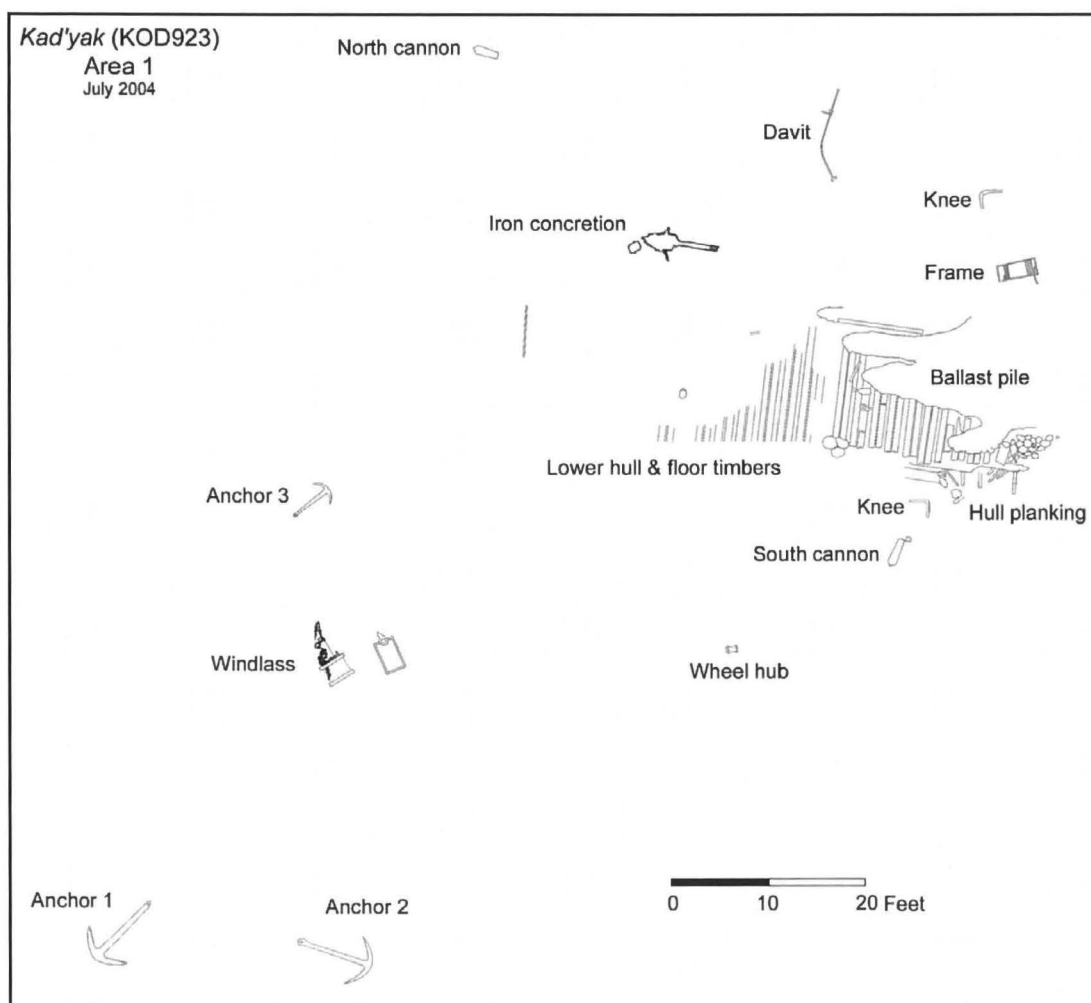
Site map showing both areas of remains. (Map by East Carolina University Maritime Studies)

Карта двух участков с останками кораблекрушения. (Университет Восточной Каролины, факультет морских исследований)

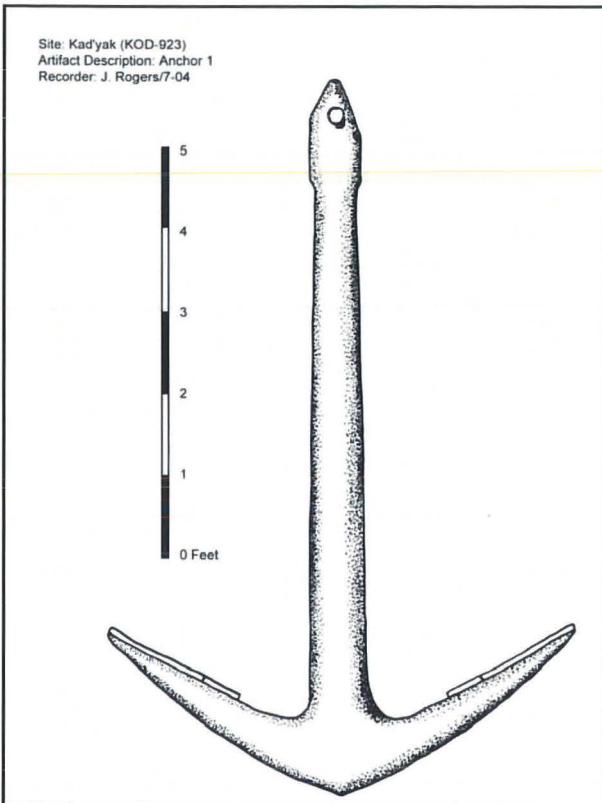
концу дня участники экспедиции локализовали два якоря, две пушки и несколько неидентифицированных металлических предметов. Сомнений не оставалось: на дне Иконной бухты лежали останки корабля XIX в.

Поскольку сообщения о других кораблекрушениях в Иконной бухте отсутствовали, почти никто не сомневался в том, что найденный участниками экспедиции корабль — это *Кадьяк*, однако точная идентификация судна требовала доказательств. Помимо этого, открытие кораблекрушения ставило ряд важных

вопросов: какова степень сохранности кораблекрушения, каков ареал распространения его останков, какие находки ждут археологов при более близком изучении памятника. Для того чтобы найти ответы на эти вопросы, группа подводных археологов из Университета Восточной Каролины и Национальной Океанографической и Атмосферной Администрации при поддержке местных волонтеров и Главного археолога штата организовали в июне 2003 г. комплексное исследование кораблекрушения. Под



Area 1 contains anchors, cannons, and lower hull timbers. (Map by ECU Maritime Studies)
 Карта первого участка с якорями, пушками и останками корабельного корпуса
 (Университет Восточной Каролины, факультет морских исследований)



Anchor 1. (Drawing by ECU Maritime Studies)
Первый якорь (Университет Восточной
Каролины, факультет морских исследований)

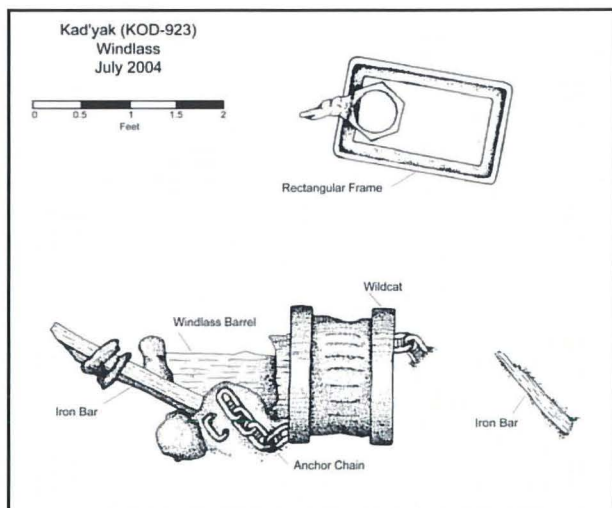
Metallurgical analysis revealed that the sheathing is Muntz metal, a copper alloy of 60% copper and 40% zinc (Cantelas et al 2005:83). Muntz metal, which came into widespread use in the 1840's and 50's, is more durable than pure copper and cost considerably less.

The three anchors were discovered at the western end of this area of the wreck site, likely representing the forward part of the vessel. Two are large bower anchors, each measuring about 8 feet in length and a smaller 4.5-foot kedge anchor, all three fashioned from wrought iron. The largest of the bower anchors (#1) has straight arms, similar in design to Richard Pering's 1813 design (Cotsell 1856:15). The rounded arms of the other bower anchor are based on the

standard design adopted by the British Admiralty around 1840 and spread quickly through fleets of the world. The smaller kedge anchor is also similar in form to the 1840 Admiralty design.

A large windlass lies in close proximity to the anchors, again suggesting that the vessel's bow came to rest in this area. A windlass is something like a large manually operated winch, and originally would have been used to raise the ship's anchors. Indeed, anchor chain was found concreted to the windlass remains, and extending into the sand on each end.

Only two cannons were found on the site, one on either side of the main concentrations of wreckage. As the vessel normally carried four to six cannons, it is likely that the other guns either fell from ship before the wrecking or were simply not discovered by the dive teams. Both located cannons are heavily corroded cast iron, and one has a broken barrel near the bore end. The complete cannon is 3 feet long with a bore of 3.6 inches, and has the shape of a carronade. The carronade was originally developed in the late eighteenth century, and became popular on



Windlass. (Drawing by ECU Maritime Studies)
Якорная лебедка. (Университет Восточной
Каролины, факультет морских исследований)

руководством Фрэнка Кантеласа и Тимоти Раньяна участники экспедиции на протяжении трех недель совершали от двух до трех сорокаминутных погружений ежедневно, составляя карту объекта, изучая материальную культуру кораблекрушения и собирая образцы дерева и металла.

Кораблекрушение

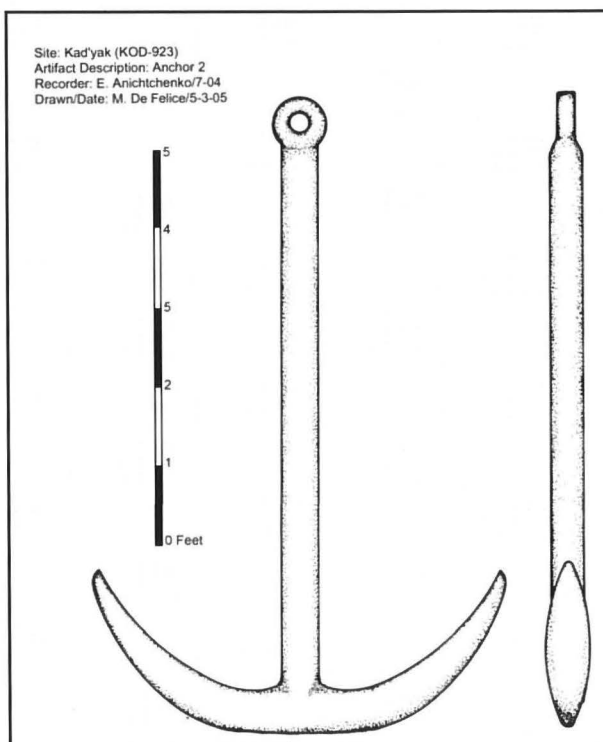
Многие процессы влияют на разрушение затонувших кораблей. Биоорганизмы атакуют органические материалы, морская вода способствует коррозии металлов, постоянное движение больших масс воды разрушает самые прочные конструкции. Иконная бухта, открытая в сторону залива Аляски, является типичным образцом подводной среды Аляски с ее сильными течениями, подводными рифами и штормами. Неудивительно, что после почти полутора столетий, проведенных в таких условиях, останки *Кадыака* мало напоминают первоначальный вид корабля.

В ходе исследования места кораблекрушения были выявлены два основных участка, расположенные в сорока метрах от друг друга на глубине от двадцати трех с половиной до двадцати шести метров. Первый участок соответствует носовой и средней части корабля. Дно здесь ровное, покрытое крупным песком, который отчасти способствует сохранению корабельного корпуса и отдельных его частей. Самым большим объектом, найденным на этом участке, является фрагмент корабельного корпуса и балласт. Из деревянных частей корпуса сохранились только внешняя обшивка и шпангоуты. Ширина шпангоутов тридцать

сантиметров. В корпусе судна они установлены попарно на расстоянии три сантиметра друг от друга и двенадцать сантиметров между парами. Такая конструкция нередко использовалась кораблестроителями XIX в. для постройки особенно прочных судов.

В метре от балласта между шпангоутами находится деревянная рама для трюмовой помпы – насоса, которым откачивалась вода из трюма. Медная труба со свинцовыми спайками, найденная неподалеку, служила, по-видимому, верхней, надпалубной частью помпы, к которой крепилась ручка насоса. Помпы обычно находились с двух сторон от килсона, за готмачтой.

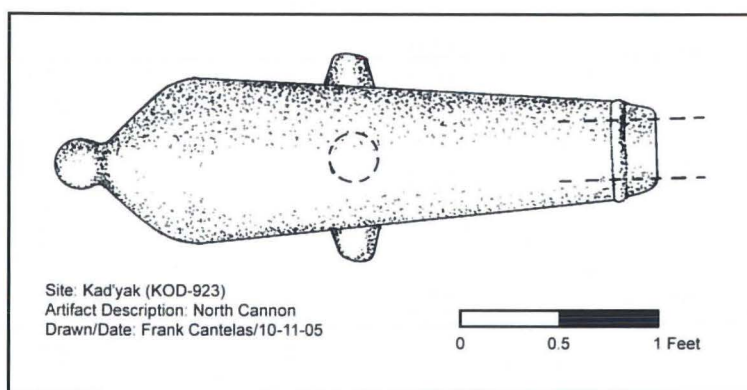
На этом участке были также найдены фрагменты металлической обшивки корпуса.



*Anchor 2. (Drawing by ECU Maritime Studies)
Второй якорь (Университет Восточной
Каролины, факультет морских исследований)*

smaller ships (Tucker 1989:120). The broken gun originally measured approximately 4 feet long, and it was not possible to take a bore measurement. No ammunition for the guns was found. Based on approximate size, bore, and muzzle diameter, they likely fired 6-lb balls. Other large artifacts discovered in this area include a 3m-long iron boat davit and several separate large masses of iron fittings or machinery that are too corroded to identify.

Most of the smaller artifacts, such as a faucet tap,



North cannon. (Drawing by ECU Maritime Studies)

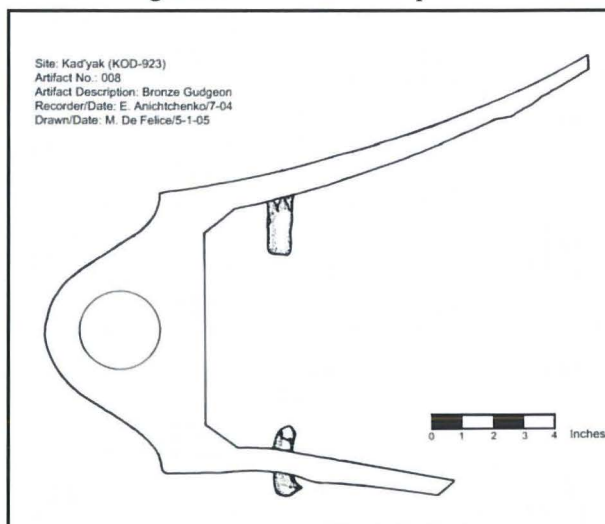
Пушка в северной части кораблекрушения (Университет Восточной Каролины, факультет морских исследований)

a small hook or hanger, and a hatch-covering grid were found around the ballast pile. Removed from their original functional context by the decay of the wooden structure they were once attached to, they convey only limited information about the shipwreck. One of these smaller artifacts, though, helped to achieve the main goal of the expedition. On the fourth day of fieldwork, a team member came across a slightly buried cylindrical object with writing on one end. The artifact, believed to be the hub of the ship's wheel, consists of a copper alloy cap tightly fitted over the remains of the *lignum vitae* cylinder. The well-preserved surface of the end cap bears the inscription *Kad'yak* in Russia's pre-revolutionary

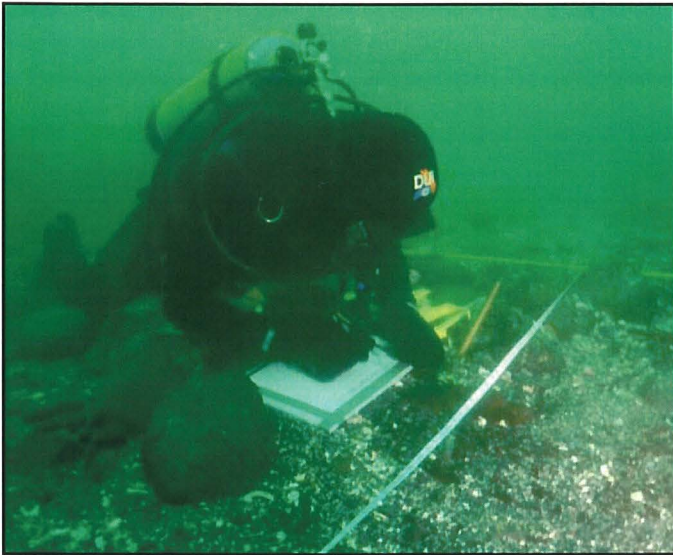
Cyrillic alphabet. This artifact, inscribed with the ship's name, allowed the team to positively identify the wreck, just four days into the project.

The second area of concentrated remains is located along the bottom and side of a steep rocky reef. The artifacts found in this area, especially rudder mounting hardware, indicate that at least a portion of the stern came to rest here. The rudder hardware consists of two brass gudgeons and a pintle (the hinges that hold the rudder to a vessel, and allow it to move from side to side). The pintle was found still inserted through a gudgeon, though all the wooden rudder planking has long since disintegrated. Large amounts of heavy chain, likely part of the vessel's steering gear, are spread through the linear debris field. None of the ship's wooden structure has been preserved in this area, due to the steep rocky topography.

Several features indicate the vessel's general orientation and position. The an-



Bronze gudgeon. (Drawing by ECU Maritime Studies)
Рулевая петля. (Университет Восточной Каролины, факультет морских исследований)



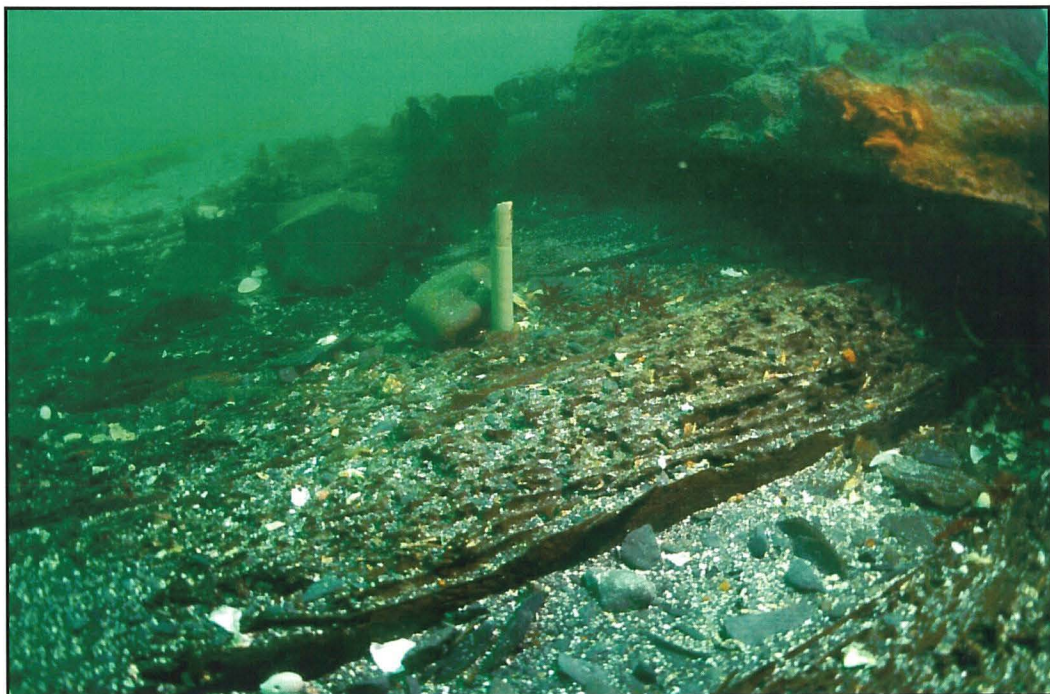
Archaeologist Jason Rogers documents the Kad'yak's hull remains. (Photo by Tane Casserley, NOAA MHP and ECU)

Археолог Джейсон Роджерс документирует останки корпуса Кадьяка (Фотография Тане Кассерли NOAA МНР и Университет Восточной Каролины)



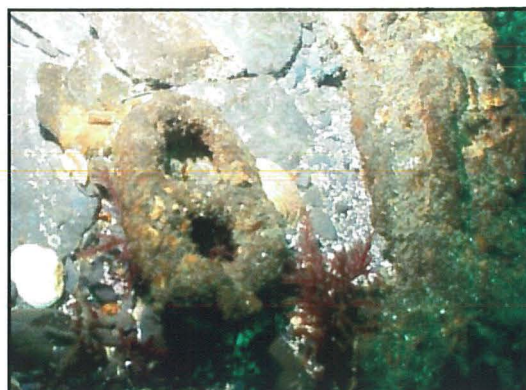
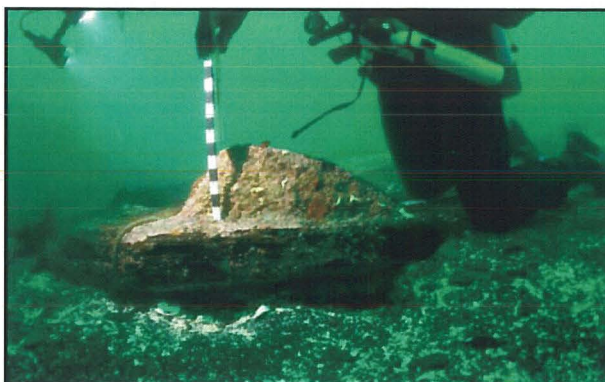
The Kad'yak's bilge pump fitted into the bottom of the hull. (Photo by Tane Casserley, NOAA MHP and ECU)

Отверстие для трюмной помпы в корпусе корабля. (Фотография Тане Кассерли NOAA МНР и ECU)



A copper drift-pin protrudes from the Kad'yak's hull timbers. Stone ballast can be seen to the right. (Photo by Tane Casserley, NOAA MHP and ECU)

Медное крепление в останках деревянного корпуса корабля. В правой части снимка - каменный балласт. (Фотография Тане Кассерли NOAA МНР и ECU)



The Kad'yak's main bower anchor (left), and lengths of anchor chain (right). (Photos by Tane Casserley, NOAA MHP and ECU)

Становой якорь Кадьяка (справа), и фрагмент якорной цепи (слева) (Фотография Тане Кассерли NOAA МНР и Университет Восточной Каролины)



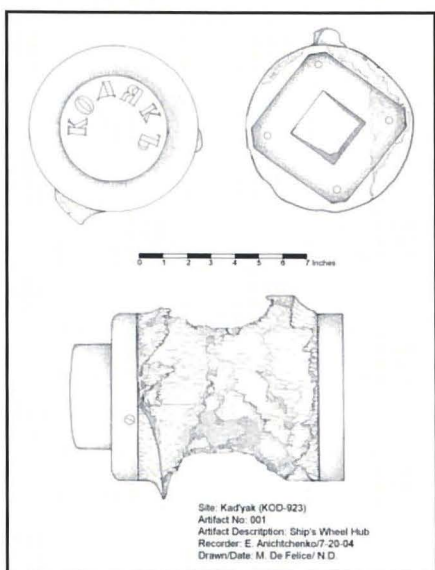
The north cannon (above) is better preserved than the south cannon (below), which has a broken barrel. (Photos by Tane Casserley, NOAA MHP and ECU)

«Северная» пушка (вверху) сохранилась лучше, чем «южная» (внизу), у которой сломан ствол (Фотография Тане Кассерли NOAA МНР и Университет Восточной Каролины).





The hub of the ship's wheel embedded in the seafloor. (Photo by Tane Casserley, NOAA MHP and ECU)
Ось корабельного штурвала в момент обнаружения. (Фотография Тане Кассерли NOAA МНР и Университет Восточной Каролины)



The hub of the ship's wheel. The brass cap, engraved with the Russian letters КОДЯКЪ, is attached with screws to the lignum vitae cylinder. The cylinder itself is perforated by a square hole, which once fit over the shaft connecting the wheel to the ship's rudder via the steering gear. (Photos by Tane Casserley, NOAA MHP and East Carolina University. Drawing by ECU Maritime Studies)

Обруч с надписью КОДЯКЪ, прикреплен винтами к цилиндру из бакаута (lignum vitae). В цилиндре сделано квадратное отверстие, через которое некогда проходил стержень, соединяющий штурвал с корабельным рулем. (Фотография Тане Кассерли NOAA МНР и Университет Восточной Каролины)

Металлургический анализ показал, что обшивка сделана из так называемого мюнц-металла – сплава, состоящего из 60% меди и 40% цинка (Cantelas et al 2005:83). Мюнц-метал, вошедший в широкое употребление в 1840-х гг., был значительно дешевле и прочнее меди.

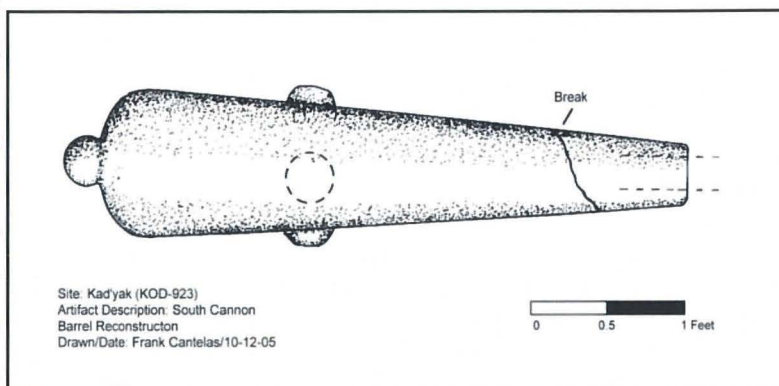
В восточной части этого участка, соответствующей, по-видимому, носовой части, были обнаружены три кованных железных якоря. Два из них – большие становые якоря, длиной в четыре с половиной метра каждый, а третий – верп, длиной около полутора метров. Рога самого большого якоря прямые, похожие по дизайну на якорь Ричарда Перинга образца 1813 г (Cotsell 1856:15). Скругленные рога другого станового якоря соответствуют стандартному образцу, принятому Британским Адмиралтейством около 1840 г. и получившему широкое распространение. К тому же типу относится и маленький якорь.

Неподалеку от якорей находится большая якорная лебедка, что подтверждает предположение о том, что именно здесь располагалась носовая часть корабля. Такие лебедки использовались для спуска и подъема корабельных якорей. Большая якорная цепь до сих пор намотана на катушку.

На месте кораблекрушения были обнаружены только две пушки, по одной с каждой стороны от балласта. Согласно корабельному журналу, на *Кадьяке* обычно находилось от четырех до шести пушек. Остается предположить, что остальные пушки либо упали с

корабля во время столкновения с рифом, либо не были обнаружены. Обе пушки сделаны из чугуна, у одной из них сломан ствол в районе дула. Целая пушка имеет форму каронады длиной около метра с дулом диаметром девять сантиметров. Каронады были изобретены в конце XVIII в. и часто использовались на небольших судах (Tucker 1989:120). Длина сломанного орудия, по всей вероятности, составляла метр с четвертью, диаметр дула неизвестен. Другая орудийная амуниция на объекте не обнаружена. Размеры ствола позволяют сделать предположение, что орудия заряжались шестифунтовыми ядрами.

Из других больших артефактов на этом участке были найдены трехметровая железная шлюпбалка, предназначенная для спуска и подъема шлюпок, а также несколько конкриций с неидентифицированными механизмами корабля. Большинство мелких артефактов, таких как водопроводный кран, небольшой крюк и решетка грузового люка, были также найдены около балласта. Казалось бы, эти небольшие предметы, около полутора веков назад сорванные с привычных мест и рассеянные в беспорядке по



The broken south cannon. (Drawing by ECU Maritime Studies)
Сломанная «южная» пушка.

chors at one end, and rudder hardware at the other mark the site's overall extent. Hull frames or ribs are positioned at right angles to the vessel's long axis. The discovery of the vessel's bilge pump-box in this area shows that the surviving hull remains are from the aft third of the vessel (bilge pumps were usually placed just aft of the main mast, about two thirds of the distance from the bow to the stern) (Crothers 1997:419, MacGregor 1988:119). The forward-most section of the ship (near the anchors) is buried under sand, and likely contains many undiscovered artifacts.

Analysis

The distribution of artifacts and remains through the two debris fields provides clues about the final wrecking of the vessel. After analyzing the site layout and artifact distribution maps and comparing the evidence with bathymetric data, the investigation team concluded that the *Kad'yak* grounded out on the reef top, and was pushed off later by wind and waves. The trail of debris indicates that the stern section broke away as the vessel shifted, and the two portions settled to the bottom some distance apart. The sternpost was torn off with the rudder, and the steering chain now stretches across the reef in this area. Loose items floated away, and heavier components such as cannons and anchors came to rest on the bottom or broke through the decks to the holds below.

As the vessel broke apart, only the largest, most resistant objects survived. The lower hull, buried in sand or under ballast stone, is the only significant piece of the vessel itself to endure. The coarse sand and gravel substrate around the site does not provide good preservation, and is prone to movement by cur-

rent and surge. Exposed wooden surfaces were also heavily damaged by wood-boring marine organisms such as shipworms and piddocks. Taking these conditions into account, project leader Frank Cantelas expects that only deep sand deposits near the bow-end of the wreck likely still contain a significant collection of artifacts (Cantelas et al 2005:74). Future phases of investigation may include test excavations in this area, hopefully revealing more buried hull structure and material culture remains.

Conclusions

The importance of this site is evident from the results of the investigation. The *Kad'yak*, the only known wreck of a Russian-American Company ship, represents a unique archaeological record (Cantelas et al 2005:74). Despite the inevitable deterioration, the vessel lies in an undisturbed context, and contains an extensive material culture record of the ship, crew, and life aboard the vessel. In recognition of the unique nature of the site, it was nominated and has been listed in the U.S. Department of Interior's National Register of Historic Places.

The wreck lies in state waters, and is embedded in state bottomlands. According to relevant legislation, namely the Abandoned Shipwreck Act and the Alaska Historic Preservation Act, the wreck comes under state jurisdiction. Under the terms of the permit granted to the team, no excavation was allowed. In consultation with the Alaska Office of History and Archaeology, a small number of diagnostic artifacts were selected and raised from the wreck site. The recovered items were sent for conservation treatment in the state's archaeology laboratory, with the exception of the inscribed wheel hub, which is being conserved in the Texas A & M Marine Archaeology

морскому дну, несут минимум информации и не представляют большого интереса для исследователя. Однако именно один из них помог дать ответ на главный вопрос экспедиции.

На четвертый день полевых работ один из археологов обнаружил небольшой, слегка занесенный песком цилиндр с надписью на торце. На медном обруче, плотно надетом на деревянный цилиндр, было по-русски выбито название корабля — *Кодьяк*. Эта находка, являющаяся, по всей вероятности, фрагментом корабельного штурвала, помогла идентифицировать кораблекрушение на четвертый день исследований.

Второй участок концентрации артефактов расположен вдоль крутого каменистого рифа. Найденные здесь детали оснастки, особенно рулевые петли и штыри, некогда соединявшие руль с кормой, указывают на то, что здесь находилась задняя часть корабля. Хотя деревянные части руля и кормы не были обнаружены, штырь одного крепления был по-прежнему вставлен в рулевую петлю другого. Два фрагмента корабельной цепи, являвшиеся, по всей видимости, частью механизма управления рулем, протянулись вдоль рифа. Из-за скалистого рельефа дна деревянные части корпуса в этом месте не сохранились.

Несколько деталей кораблекрушения указывают на общую ориентацию подводных останков судна. Якоря и рулевые крепления обозначают пределы участка кораблекрушения и положение носовой и кормовой частей судна. Поскольку шпангоуты всегда перпендикулярны продольной оси корабля, очевидно, что судно погрузилось на дно бухты в положении с запада

на восток, параллельно северному берегу бухты. Трюмные помпы, обычно расположенные на расстоянии двух третей длины судна от носа до кормы (Crothers 1997:419, MacGregor 1988:119), позволяют уточнить соответствие частей корабля разным участкам поиска. Передняя часть корабля скрыта под песком и, возможно, содержит много еще не обнаруженных артефактов.

Анализ

Две четко выраженные области распределения артефактов в сочетании с информацией о подводном рельефе бухты позволяют сделать выводы о том, как шло разрушение корабля. Очевидно, что при погружении *Кадьяка* под воду кормовая часть корабля отломилась и опустилась на дно в нескольких метрах от основного фрагмента корпуса. Обломки кормы, руль и рулевые цепи разбросало по подводному рифу.

Особенности подводного рельефа и положения бухты способствовали дальнейшему разрушению корабля. Лучше всего сохранились те части, которые были занесены песком. Значительный по глубине слой песка покрывает кораблекрушение в носовой его части, что делает дальнейшее исследование этого участка особенно перспективным. Исследовательские работы 2003 г. носили преимущественно разведывательный характер. Полномасштабные раскопки объекта помогут больше узнать о сохранившихся фрагментах корпуса и сделать новые открытия.

Итоги проекта

Кадьяк является единственным кораблем Российско-Американской Компании, дошедшим до наших дней. Несмотря на существенные

Laboratory. While the artifacts have been accessioned into Alaska's State Museum system for purposes of maintaining an official record, there are plans to eventually display the recovered *Kad'yak* artifacts in Kodiak.



Archaeologist Evguenia Anichtchenko ascending from the Kad'yak wreck site. (Photo by Tane Casserley, NOAA MHP and East Carolina University)

Археолог Евгения Анищенко возвращается на поверхность после очередного погружения на месте кораблекрушения Кадьяка. (Фотография Тане Кассерли NOAA МНР и Университет Восточной Каролины)

разрушения, вызванные естественными процессами северного Тихого океана, материальная культура памятника является важным источником информации о корабле, его экипаже и жизни на борту (Cantelas et al 2006:74). Как уникальный памятник материальной истории он был занесен в регистр исторических мест Отделения Внутренних Дел США. Кораблекрушение находится в полосе вод,

принадлежащих штату, и является неотъемлемой частью территории морского дна штата Аляска. Согласно Акту о покинутых кораблекрушениях от 1897 г., оно находится в юрисдикции штата. Все артефакты, поднятые на поверхность, проходят процесс консервации в лаборатории штата и со временем будут возвращены в музей Кодиака.

Chapter 3

Why does it matter? The *Kad'yak's* Significance

As Alaska has more coastline than the rest of the United States combined, it is no surprise that a large percentage of the state's population lives near the ocean. Land transport in Alaska is difficult and limited: the single land connection to the outside was completed only during the Second World War. Throughout history, seaside Alaskan communities have been heavily dependent on maritime transport and marine resources for essential aspects of livelihood. Alaska's native peoples achieved profound empirical knowledge of the processes affecting the habitats of fish and marine animals, and created all necessary implements for successful navigation and maritime hunting in the region. The maritime and insular adaptation created complex well-adapted economies, and was crucial in shaping traditional native cultures and world-view.

The sea, however, acted not only as a warrant of continuity, but also as an agent of change in the history of the Great Land. The first contact between the representatives of European civilization and Alaska natives happened on the water, when Aleut warriors from Adak Island encountered Aleksei Chirikov's ship *Sv. Pavel* (*St. Paul*) during the 1741 Bering expedition. The ocean remained the medium of Alaska's social and historical development throughout the entire period of European colonization. The exclusive significance of maritime transportation for Alaska was not challenged until the advent of air transport, and boats are still undoubtedly the most efficient method for moving people and goods in many regions of Alaska. Even the discovery of oil



The Aleutian community of Dutch Harbor, one of America's leading fishing ports. (Photo by Jason Rogers)

Голландская Гавань, расположенная на о. Уналашка в цепи Алеутских островов, является ведущим рыболовным портом США (Фотография Джейсона Роджерса).

and mineral riches in the state's interior has not changed the essential maritime character of this Alaskan culture: every drop of Alaska's black gold is carried to market in modern super-tanker vessels.

Travel on Alaskan waters is not without risks, however. As described by Jim Gibbs:

"[Alaska's] claim to fame is mostly dependent on its enormous coastline, covering thousands of miles – intricate sea lanes sprinkled with islands and obstructions – rocky outcrops, headlands, icebergs, and glaciers. Over these waterways vessels of all descriptions have traveled to supply isolated portals and bustling towns, from the Inside Passage to the distant ports along the Alaska Peninsula, and through the Aleutians north to the Bering Sea and Arctic Ocean. The maritime side of Alaska has been both a lifeline and a nemesis. Through the years millions of tons of shipping have been sacrificed to the elements, and numerous souls have been lost..." (Gibbs 1997:4).

Глава 3

Значение проекта

Само географическое положение Аляски, протяженность береговой полосы которой превышает длину всего остального побережья США, определило преимущественно морской характер региона. Если принять во внимание тот факт, что единственная дорога, связывающая Аляску с другими американскими штатами, была завершена только к 50-м гг. XX века, неудивительно, что подавляющее большинство населения штата живет в прибрежной зоне. Испокон веков многие аспекты социального и экономического развития приморских поселений Аляски зависели от моря. Задолго до появления европейцев коренные жители Аляски обладали эмпирическим знанием процессов, регулирующих миграцию рыбы и морских млекопитающих, а также навыками и орудиями, необходимыми для навигации, рыбной ловли и охоты в местных водах. Адаптация к жизни в непосредственной близости от моря оказала существенное влияние на формирование мировоззрения и экономики традиционных культур Аляски.

Море выступало не только гарантом преемственности и сохранения традиций, но и катализатором различных перемен. Почти все основные события в судьбе полуострова так или иначе связаны с морем. Первый контакт между представителями европейских цивилизаций и коренными жителями Аляски произошел в море, когда авангард алеутских воинов с острова Адах выплыл на встречу парусному фрегату Чирикова в 1741-м году. Северный Тихий океан и море Беринга с их богатым природным миром явились

одновременно и основной причиной, и главной магистралью европейской колонизации Аляски. Морской транспорт был незаменимым, а иногда и единственным способом связи и транспортировки на Аляске вплоть до появления регулярных авиарейсов. И по сегодняшний день океанские суда остаются здесь одним из самых эффективных методов перевозки пассажиров и грузов. Даже добыча нефти и минеральных ископаемых в глубине полуострова не изменили морской характер штата: сотни современных морских танкеров с грузом «черного золота» на борту ежедневно бороздят Тихий океан и море Беринга.

Плавание в водах Аляски отнюдь не безопасно. Вот как пишет об этом Джим Гиббс:

«Аляска известна своим необъятным, протянувшимся на тысячи миль побережьем с его извилистыми морскими трассами, усеянными островами, скалистыми рифами, утесами, айсбергами и ледниками. Этими водными путями суда всех видов везли грузы в далекие гавани и бурно растущие города от Внутреннего Прохода до удаленных портов полуострова и далее, вдоль Алеутских островов в море Беринга и Арктический Океан. Морские трассы Аляски были одновременно и линией жизни, и источником смертельной опасности. На протяжении годов миллионы тонн грузов и многие жизни были принесены в жертву стихии (Gibbs 1997:4).»

Казалось бы, столь богатая и разнообразная морская история должна была оставить массу материальных свидетельств происшедших

Despite the richness of Alaskan maritime culture, material remains of maritime history are surprisingly sparse. Remote locations coupled with dynamic and harsh environments mean that shipwrecks and other maritime sites are under-investigated and not well known. The discipline of underwater archaeology in Alaska is still in its infancy, although the potential for investigation is clearly tremendous. The remains of the *Kad'yak*, the earliest identified shipwreck in Alaska, are therefore a unique component of our history and heritage.

The historic significance of the *Kad'yak* lies in its close ties with the social and economic life of Russian America. The short history of the ship reflects such important aspects of the Russian-American Company's history as the logistics of the round-the-world voyages, dependence on foreign provisioning, attempts to create effective communication lines and efforts to establish profitable trade with California and Hawaii.

The composition of the *Kad'yak*'s crew provides some insights regarding the ethnic policies of the Russian-American Company. Among the crew members mentioned in the ship's journal are individuals of Russian, German, and Scandinavian origin. On some voyages the ship's journal makes special notice that Tlingit Indians from Southeast Alaska served as deck hands and cabin boys. The ship's last captain, Illarion Arkhimandritov, was half Aleut and half Russian. Born at St. George in the Pribilof Islands, he was educated in the capital of the Russian Empire, St. Petersburg. Arkhimandritov served the company for over two decades. His career was an ideal manifestation of the company's effort to create competent employees by providing promising Alaskan boys with appropriate education, without racial discrimi-

nation.

The association of the *Kad'yak*'s final resting place with St. Herman of Alaska, and the 'metaphysical' touch of the her shipwreck story illustrate particular aspects of the orthodox mentality, indicating the role that the Russian Orthodox church played in the complex cultural fabric of Russian America. The *Kad'yak* site is uniquely significant, both as a physical piece of our history and a symbolic reminder of the maritime cultures that built Alaska.

A further important result of the project was positive knowledge that an historic shipwreck can survive in the harsh conditions of Alaska's unforgiving maritime environment. Despite storms, tsunamis, and ice the remains of ancient ships await researchers in the cold depths of the northern oceans. Future underwater discoveries will play an important role in our understanding of Alaska's history and heritage.



F/V Big Valley anchored in Icon Bay. (Photo by Steve Sellers, East Carolina University)

*F/V Big Valley на якорю в Иконной Бухте.
(Фотография Стива Селлеса, Университет
Восточной Каролины)*

событий. Однако памятники этого рода на удивление редки. Рассеянные по дальним островам и бухтам кораблекрушения и другие объекты морской культуры плохо исследованы, а зачастую и просто неизвестны. Несмотря на очевидный потенциал, подводная археология Аляски находится в зачаточном состоянии. Подводно-археологическое исследование *Кадьяка*, являющегося самым древним локализованным кораблекрушением Аляски, — важный шаг в изучение морского наследия штата.

Историческое значение *Кадьяка* заключается в его тесной связи с социальной и экономической жизнью русской Америки. В короткой истории корабля отразились такие важные аспекты истории Русско-Американской Компании, как организация кругосветных плаваний, экономическая зависимость колоний от импорта провизии и товаров, стремление к созданию эффективных линий коммуникаций и попытка установить прибыльную торговлю с Калифорнией и Гавайскими островами.

Состав экипажа *Кадьяка* дает представление об этнической политике компании. Списки членов экипажа, сохранившиеся в судовых журналах, пестрят именами русского, немецкого и скандинавского происхождения. Последний капитан корабля Илларион Архимандритов был смешанного алеутско-русского происхождения. Судьба этого уроженца острова Св. Георгия, получившего образование в Санкт-Петербурге и прослужившего в Русско-Американской Компании более тридцати лет, является ярким

примером попыток Компании сформировать местные высококвалифицированные кадры, невзирая на этнические и расовые различия. С этой точки зрения также любопытно указание судовых журналов на то, что юнги и матросы *Кадьяка* в ряде плаваний были тлинкитами (так называется индейский народ на Аляске).

Предание о том, как нарушенное Архимандритовым обещание отслужить молебен отцу Герману привело к потере *Кадьяка*, является свидетельством сильного влияния церкви и интересной деталью для изучения народного православия в колониях. Сочетание традиционного для русской православной церкви почитания подвижников-аскетов с известной суеверностью моряков и, возможно, отголосками языческих верований американских коренных жителей породило неожиданный образ карающего святого. Неудивительно, что история кораблекрушения *Кадьяка* не вошла в официальное житие св. Германа.

Символ морского прошлого Аляски и памятник российской истории штата, *Кадьяк* открывает также новые научные перспективы. Одним из самых важных результатов проекта явилась уверенность в том, что поиски исторических кораблекрушений на Аляске имеют смысл. Несмотря на суровые природные условия, останки кораблей ждут своих исследователей в холодных северных глубинах, чтобы рассказать о событиях вековой давности. Будущие подводные открытия и экспедиции несомненно внесут серьезный вклад в изучение морского наследия и истории Аляски.

Chapter 4

The Future of Underwater Archaeology in Alaska and the Russian Far East

In his book on Russian expansion in the Pacific, Frank Golder wrote that the history of Russian exploration in Alaska is the history of shipwrecks (Golder 1960). Despite its negative connotation, this statement is historically accurate and holds true not only for the Russian phase of Alaska's past, but also for the following periods. Even modern shipwrecks such as the *Exxon Valdez* and the *Selendang Ayu*, and the associated environmental effects, profoundly affected the life of many Alaskan communities and the state in general.

Great sources of historical and environmental data, shipwrecks are among the most elusive types of archaeological resource. Their uncertain locations, difficult access, and potentially poor state of preservation, however, never managed to subdue the genuine interest of both the professional community and the general public. The people of Alaska have a longstanding interest in their maritime past in general and shipwrecks in particular. The earliest attempt to "work a shipwreck" in Alaskan waters took place in 1915, when "the well-known American diver of Russian-German parentage" C.F. Stagger planned to salvage the wreck of the *Neva*, which sank in 1813 (Seward Gateway News 1915). While Stagger's interest was prompted mostly by legends about golden coins and other treasures, there was always an understanding of the significance that shipwrecks hold for the study of the Alaskan past.

Although still lacking a dedicated institution entrusted with management of sub-

merged cultural resources, Alaska has made important steps toward assessment and analysis, including the Mineral Management Services' database of Alaska shipwrecks compiled by Michael Burwell. The new millennium saw new progress in maritime archaeological research in Alaska. With the support of the Alaska Office of History and Archaeology, both the *Kad'yak* and the SS *Aleutian* were listed on the National Register of Historic Properties. In 2004 a group of researchers identified the remains of the historic steamer *Portland*. Two years later NOAA's Office of Ocean Exploration funded a survey of shipwrecks in the vicinity of Juneau. In December of 2005, after several months of directed search, maritime archaeologist Jason Rogers and recreational diver Roger Deffendall discovered the remains of the



Archaeologist Jason Rogers exploring the wreck of the *Eliza Anderson*. (Photo by J. David McMahan, Alaska OHA)

Археолог Джейсон Роджерс исследует кораблекрушение парохода *Eliza Anderson* (фотография Дэвида МакМахэна, Офис Истории и Археологии Аляски)

Глава 4

Будущее подводной археологии на Аляске и российском Дальнем Востоке

Во вступлении к своей книге о русской экспансии на Тихом океане Франк Голдер писал, что история русской Аляски – это история кораблекрушений (Golder 1960). Несмотря на негативный контекст, высказывание это исторически справедливо не только по отношению к русскому периоду истории Аляски, но и к последующим эпохам. Кораблекрушения нефтяных танкеров *Exxon Valdez* и *Selendang Ayu* и связанные с ними экологические катастрофы показывают, насколько серьезными могут быть последствия морских трагедий для жителей Аляски.

Будучи богатейшими источниками данных по морской истории, кораблекрушения одновременно являются одним из самых элюзивных типов археологических памятников. Однако неопределенность их местонахождения, плохая степень сохранности и трудности ведения полевых работ не в состоянии пресечь горячий интерес профессионалов и широкой публики к подводным исследованиям. Жители Аляски всегда интересовались морским прошлым штата в целом и кораблекрушениями в частности. Одна из самых ранних попыток обнаружить кораблекрушения в водах Аляски была произведена в 1915 г., когда «известный американский аквалангист русско-германского происхождения» С.Ф.Стаггер поместил в газете Сьюарда сообщение о своих поисках *Невы*, затонувшей в 1813 г. неподалеку от Ситки (Seward Gateway News 1915). В то время как

интерес Стаггера возник на почве легенды о золотых монетах и прочих сокровищах кораблекрушения; многими другими исследователями руководило сознание важности подводных археологических объектов для изучения морского прошлого Аляски.

Несмотря на отсутствие в штате специального учреждения по изучению и охране подводных культурных ресурсов, на протяжении последних десятилетий был сделан ряд шагов в их изучении этих памятников. Одним из самых важных достижений в этом направлении является база данных кораблекрушений штата, созданная на основе исторических документов сотрудником Службы Минеральных Ресурсов Майклом Беруэллом. С началом нового тысячелетия в подводной археологии Аляски наступило заметное оживление. Помимо исследования *Кадьяка*, были идентифицированы останки исторического парохода *Portland*. В 2005 г. офис океанских Исследований Национальной Администрации Океана и Атмосферы (NOAA) профинансировал исследование кораблекрушений в районе Джуно. В том же году после нескольких месяцев целенаправленных поисков археолог Джейсон Роджерс и аквалангист-любитель Роджер Дэйфандел нашли в Голландской бухте острова Уналяшка останки *Eliza Anderson*, парохода времен золотой лихорадки на Аляске. Летом 2005 г. под руководством Рэндольфа Бэбэ были проведены поиски кораблекрушений китобойных судов,

gold-rush steamer *Eliza Anderson* in Dutch Harbor. Farther north, in the Chukchi Sea, Randolph Beebe and Anne Jensen directed a field season investigating the shipwrecks of the 1871 whaling fleet disaster in summer of 2005. During the summer of 2006, recreational diver and shipwreck enthusiast Steve Lloyd discovered scattered remains of a 19th century vessel believed to be the bark *Torrent*, which sank in 1868 while transporting US Army personnel to establish a new fort on the Kenai Peninsula.

Despite the growing number of projects and new finds, today, three years after the discovery of the *Kad'yak*, she remains the oldest located shipwreck in the State of Alaska, and the only discovered remains of a Russian-American Company ship. The story of the *Kad'yak*'s discovery and investigation is in many ways indicative of the future research of historic shipwrecks in Alaska. The project proved that the remains of a wooden shipwreck can survive the high energy of Alaska's marine environment, and demonstrated that even if the location of a wreck is well documented, the discovery requires years of dedicated documentary and field research. The possibility of an unexpected find of a shipwreck from this period is very slim. Most of the places where such wrecks occurred are remote and off the beaten path of recreational diving.

The time and, inevitably, funds spent on such a research can potentially yield a wealth of information not otherwise available. Despite the numerous accounts of Russian scientists and travelers on their voyages to Alaska, not much is known about the ships of Russian America, and life on board. Analysis of ships' provision and cargo capacity, living accommodations and ammunition is crucial for understanding the logistics of the first Russian voyages

to the Aleutians, and thus for developing a comprehensive picture of social dynamics during the early contact period.

Many primary sources on Russian seafaring in Alaska can provide insight into the amount and distribution of shipwrecks. From the 1740's until the purchase of Alaska by the United States in 1867 approximately 170 Russian vessels sailed in Alaska (Anichtchenko 2004). Fifty-two of these ships were reported lost in the North Pacific and Bering Sea between the Russian Far East and the coast of Alaska, forty-nine of which have an identified location (Black 1983, Pierce 1983).

Only four vessels were lost as a result of clashes with Native Americans, the rest paid the final tribute to unruly seas. Both foreign observers and Russian travelers frequently blamed the poor quality of the ships and the Russian mariners' inadequate navigational skills for the heavy losses at sea. Naval officer G.I. Davydov, who spent many years serving in the Russian and British navies before joining the Russian-American Company, described his first impression of the ship on which he was to sail to America from Okhotsk in 1803:

Many of the crew had never seen the sea before. To this it should be added that the ship had been built of wood felled in winter, and that all the rigging, the blocks and other mechanical equipment seemed to have been manufactured specially to increase our troubles, not to lessen them. I honestly could not imagine that with the art of navigation at the stage of present development, such bad ships as those in Okhotsk could exist...In the evening I met one of the company's older navigators; he had hardly any idea what a compass was, had never seen maps, yet he sailed the sea, albeit slowly, yet safely nevertheless. It was then that I recalled the proverb: Luck is better than wit (Davydov 1977:82-86).

затонувших в 1871 г. в Море Чукчей, неподалеку от города Бэрро. В 2006 году энтузиаст подводных поисков Стив Ллойд обнаружил останки корабля 19 века, предположительно барка *Torrent*, затонувшего в 1868 году при транспортировке войск США на Кенайский полуостров для постройки нового форта.

С открытия *Кадьяка* прошло три года. И несмотря на то, что число исследованных подводных памятников растет, он остается самым древним из обнаруженных кораблекрушений Аляски и единственным кораблем Российско-Американской Компании. История открытия *Кадьяка* во многом показательна для изучения исторических кораблекрушений штата. С одной стороны, экспедиция подтвердила, что деревянное судно может сохраниться в суровых морских условиях Аляски, с другой — продемонстрировала, что даже когда местонахождение корабля хорошо известно, его поиски могут потребовать многолетних усилий.

В случае успеха, однако, время и средства, затраченные на поиски кораблекрушений, могут привести к уникальным открытиям. Несмотря на обилие описаний российских плаваний к берегам Аляски, о кораблях русской Америки известно немного. Особенно интересны корабли первых промышленников, в спешке строившиеся в Охотске и на Камчатке во второй половине XVIII в. Исследование останков такого судна позволило бы сделать выводы о грузоподъемности, амуниции и снаряжении корабля, а также об условиях жизни на борту. Это, в свою очередь, пролило бы свет на многие детали плаваний русских промышленников к

Алеутским островам и на социальную динамику их контактов с коренными жителями Аляски.

Многочисленные сообщения о русских плаваниях на Аляску предоставляют довольно подробную информацию о количестве и распределении кораблекрушений. С 1740-х гг. вплоть до продажи Аляски в 1867 г. около ста семидесяти русских кораблей бороздили прибрежные воды Аляски (Anichtchenko 2004). Пятьдесят два судна были потеряны в Северном Тихом океане и море Беринга (Black 1983, Pierce 1983), места кораблекрушений сорока девяти из них известны. Только четыре корабля были уничтожены в результате столкновений с коренными жителями Америки, остальные стали жертвой морской стихии. И русские, и иностранные путешественники неоднократно указывали на то, что причиной частых кораблекрушений было низкое качество постройки кораблей и некомпетентность экипажа. Морской офицер Г.И.Давыдов, много лет прослуживший в российском и британском флотах, а затем поступивший на службу в Российско-Американскую Компанию, так описывал корабль, на котором он в 1803 г. путешествовал из Америки в Охотск:

«Многие из членов экипажа не видели доселе моря. К этому следует добавить, что корабль был построен из дерева, поваленного зимой, и что все снасти, блоки и другие механизмы казались сделанными для того, чтобы усилить наши труды, а не для того, чтобы их облегчить. По чести, я не мог представить, что при настоящем развитии искусства навигации могут существовать такие плохие корабли как те, что в Охотске. Вечером я повстречался с одним из старейших навигаторов компании; он едва ли имел представление о компасе, никогда не видел карт, и, несмотря на это,

Most of these vessels were lost in what are now Russian territorial waters. Peculiarly, many shipwrecks occurred while still or already in view of the port: both Okhotsk and the ports of Kamchatka were painfully inconvenient sea gates, located at the mouths of difficult to navigate rivers. The Near Islands group, where many *promyshlenniki* stopped for provisioning, is another area of shipwreck accumulation. In the territory of the United States such areas are in the Fox Islands (11 ships total, 7 around Unalaska, 3 at Umnak and 1 on Unimak), the Kodiak Archipelago (5 ships total) and the vicinity of the city of Sitka (4 ships).

The ultimate location of a ship's remains depends on wrecking circumstances, weather conditions, and geophysical characteristics of the wreck site. Just how active the aquatic environment of the Pacific Ocean can be is well illustrated by the wreckage of the Russian-American Company ship *Feniks* (*Phoenix*). The ship sank on her way from Okhotsk to Kodiak while carrying the newly ordained bishop of Alaska. Last seen near Unimak in October 1799, the vessel never arrived at the destination port. In 1800, fragments of the ship's hull, rigging and cargo washed ashore at Unalaska, Kodiak, and Sitka, a distance of more than 1,200 miles.

Many ships, however, met their final end in relatively protected bays, where the skippers directed them in hope of a chance to reach shore and to rescue some cargo. For the survivors, escaping a watery grave was only a part of the challenge. The adventures following the shipwreck often were equally perilous. Where it was possible, the castaways tried to reach the nearest settlement, but in most cases they were doomed to spend a long time waiting for the aid of a passing ship, or attempting to build a

new vessel. Survivors usually established camps on shore, such as the one on Bering Island where Vitus Bering himself perished after his ship *Sv. Petr* wrecked there in 1741 (Lenkov et al 1992).

The geophysical conditions relevant to the preservation of a shipwreck vary greatly from site to site and a full description is beyond the scope of this general overview. One observation can be made: if the remains of eighteenth and nineteenth century wooden ships survive along the Pacific coast of Canada, Oregon, Washington, and California, there is no reason to exclude this possibility in Alaska. In general the best-preserved shipwrecks come from low-energy marine environments, and locations of natural sedimentation, such as sand and mud. Ships wrecked in rivers, lakes and protected bays are most likely to survive. In the Russian Federation the mouths of the Okhota and Kamchatka rivers are some of the most promising areas to search for the ships of Russian America. A prospective site in the United States is the resting place of the steamer *Politkofsky*, whose hull remains are in shallow water near St Michael on the Yukon delta.

While there are no ready answers or guaranteed results, extensive research, good planning and help from the local population are the key elements for finding a shipwreck. Nobody knows Alaskan beaches and coastal waters better than the people who live on and off them. For the trained eye, a piece of ceramic or an iron fastener found on a beach can signal a potential underwater site. Fishermen and coastal inhabitants have guided archaeologists to many important shipwrecks. The growing number of recreational divers also contributes to improved knowledge of what lies off Alaskan shores. At the same time, easy access to some underwater sites en-

ходил в море, хотя и медленно, но безопасно. Тогда мне и припомнилась поговорка: удача лучше смекалки (G.I.Davydov, Two voyages to Russian America, 1802-1807. The Limestone Press. Kingston, 1977, p.82, 86).

Многие корабли русских промышленников и Российско-Американской Компании были потеряны в современных территориальных водах России. Примечательно, что зачастую кораблекрушения происходили в районе порта. Расположенные в устье мелких рек, изобилующих песчанными банками, порты Охотска и Камчатки были весьма неудобны для судоходства. Другая область высокой концентрации кораблекрушений – группа Ближних Островов, где многие промышленники останавливались для того, чтобы пополнить запасы воды и съестного. На территории Соединенных штатов такими областями являются Лисьи острова (одиннадцать кораблей, из них семь поблизости от Уналяски, три у Умнака и один около Унимака), архипелаг Кодиака (пять кораблей) и окрестности Ситки (четыре корабля).

Конечное местонахождение останков кораблей зависит как от обстоятельств кораблекрушения, так и от многих природных факторов. Приливы и шторма могут отнести останки корабля далеко от места его гибели. В этом смысле показательна история кораблекрушения брига *Феникс*, следовавшего из Охотска в Кодиак. Последний раз судно видели в октябре 1799 г. возле острова Унимак, однако в порт назначения корабль не прибыл. В 1800 г. фрагменты корабельного корпуса, снастей и груза были выброшены на берега Уналяшки, Кодиака и Ситки, т.е. в пунктах, удаленных друг

от друга на тысячу двести миль (Tikhmenev 1979:128).

Большинство кораблей, однако, встретили свой конец в относительно защищенных бухтах, куда навигаторы направляли терпящее крушение судно в надежде спасти членов команды, а также, по возможности, и груз. Тем, кто сумел избежать гибели в морской пучине, предстояла нелегкая задача выживания в далеких от цивилизации условиях. Зачастую единственной надеждой на спасение был проходящий мимо корабль или попытка построить новое судно. В обоих случаях неподалеку от места кораблекрушения строились временные стоянки. Останки таких временных поселений, знаменитым примером которых является лагерь экспедиции Беринга на Командорских островах, могут указывать на то, что поблизости находится кораблекрушение (Lenkov et al 1992).

Сохранность кораблекрушений зависит от таких геофизических показателей, как композиция морского дна, степень активности волн и температуры воды. Хотя без знания всех этих факторов трудно предсказать состояние материальных останков корабля, находки кораблей XVIII и XIX вв. у тихоокеанского побережья Канады, Орегона, Вашингтона и Калифорнии дают основание предполагать, что многие из памятников такого рода сохранились и в водах Аляски.

Обычно кораблекрушения лучше сохраняются в местах с песчаным или илистым дном и малой активностью волн, т.е. в реках, озерах и тихих бухтах. Поэтому оптимальными зонами поиска кораблей русской Америки на дальневосточном берегу России следует признать русла таких рек,

dangers their integrity. Recreational treasure hunting often removes artifacts from their original archaeological context, destroying important information and shipwrecks themselves. Archaeological sites, whether terrestrial or submerged, contain information about history and heritage that should be preserved for all Alaskans.

Exciting as it is, finding an underwater site is just the beginning of the long-term process of its investi-

gation, educational interpretation, and preservation. The wealth of Alaska's submerged cultural resources deserves a comprehensive and focused approach. Although the development and implementation of this approach will take time and effort, the creation of an underwater cultural resources management program in the state of Alaska is important, and every project, workshop, and educational initiative is a stepping-stone towards this goal.



Boiler, engine, and hull remains of the SS Portland, near Cordova, Alaska. (Photo by J. David McMahan, Alaska OHA)

Паровой котел, машина и останки корпуса парохода Portland около Кордовы, Аляска (фотография Дэвида МакМахэна, Офис Истории и Археологии Аляски)

как Охота и Камчатка. В США наиболее многообещающим объектом могут быть названы останки парохода *Политковский* в дельте Юкона.

Важную роль в обнаружении кораблекрушений играет помощь местного населения. Никто не знает берега и прибрежные воды Аляски лучше, чем обитатели приморских городов и деревень. Большинство ныне известных кораблекрушений мира были обнаружены рыбаками, ныряльщиками за губкой и местными жителями. Фрагмент керамики, найденный на берегу, железное крепление, застрявшее в рыбачьей сети, и прочие тому подобные находки могут указать на потенциальный подводный археологический объект.

Растущее число любителей подводного плавания также расширяет горизонты нашего знания о подводных памятниках Аляски. Однако облегченный доступ к подводным памятникам

составляет определенную угрозу их сохранности. Безобидное с первого взгляда коллекционирование сувениров с затонувших кораблей вырывает отдельные элементы из их первоначального археологического контекста, уничтожая важную информацию, а порой — даже сами кораблекрушения.

Будучи плодом многих усилий, обнаружение кораблекрушения является в тоже время только началом длительного процесса его изучения, интерпретации и консервации. Богатство подводных памятников Аляски заслуживает специального комплексного подхода. Создание программы по охране и изучению подводных культурных ресурсов Аляски — сложная комплексная задача, и каждый проект, конференция и образовательная инициатива в этом направлении является важным шагом к достижению этой цели.



Sunset over Kodiak Island. (Photo by Tane Casserley, NOAA MHP and East Carolina University)

Закат над о. Кодиак (Фотография Тане Кассерли NOAA МНР и Университет Восточной Каролины)

REFERENCES CITED

Primary Sources:

Anonymous

1915 To Prospect Near Sitka: Russian Treasure at Bottom of Sea to be Searched For. *Seward Gateway News*, February 16, 1915.

Arkhimandritov, Illarion.

1860 *Journals of Explorations of Captain Arkhimandritov. Records of Russian- American Company, 1860*. Microfilm M11. vol. 49, roll 77, United States National Archives, Washington, DC.

1869 *Letter from Illarion Arkhimandritov regarding the donation of an icon of St. Nicholas to a chapel on Spruce Island*. Alaskan Russian Church Archives: records, 1733-1938, Library of Congress, Container D262, Microfilm Reel 181. Washington, DC.

Archiv der Hansestadt Lübeck.

1851 *Altes Senatsarchiv Iterna Lastadie*, MS. 4/13, N 16. Lübeck, Germany.

Cantelas, Frank, Timothy Runyan, Evguenia Anichtchenko, and Jason Rogers

2005 *Exploring the Russian-American Company Shipwreck Kad'yak*. Report prepared for NOAA Office of Ocean Exploration, and National Science Foundation. Greenville, North Carolina.

Davydov, G. I.

1977 *Two Voyages to Russian America, 1802-1807*. Colin Bearne, translator. The Limestone Press, Kingston, Ontario.

Furuhelm Johan Hampus

1852 *Report of the Chief Manager of the Russian-American Company, Johan Hampus Furuhelm, to the St. Petersburg office, May 12*. Records of Russian-American Company, Correspondence of Governors General, Communications Sent, January 1- December 31, 1852, Volume 33, Microfilm Roll 58, National Archives. Washington, DC.

Golovin, P. N.

1983 *Civil and Savage Encounters: the Worldly Travel Letters of an Imperial Russian Navy Officer 1860-1861*. Oregon Historical Society, Portland.

Kostromitinov, Petr

1858 *Letter from Russian-American Colonies to China*. Alaska State Library PCA 20-221. Juneau.

Kruzenshtern, I.

1809 *Puteshestvie vokrug sveta v 1803, 1804, 1805 I 1806 godakh na korabliakh Nadezhda i Neva* [Voyages around the World in the Years 1803, 1804, 1805, 1806] Morskaia Tipografiia, St. Petersburg, Russia.

Lübeckische Anzeiegen

1851 *No title*, 167, 18 Juli, n.p.

Morskoi sbornik

1862 *Dispatch from Novo-Arkhangelsk from December 22, 1860*, Morskoi Sbornik [Maritime Digest] LII, St.Petersburg, Russia.

Records of the Russian-American Company

1852 *Correspondence of Governors General, Communications Sent, January 1- December 31, 1852*, Volume 33, Microfilm M11, Roll 58, United States National Archives, Washington, DC.

1853 *Correspondence of Governors General, Communications Sent, January 2, 1853- April 21, 1854*, Volume 34, Microfilm M11, Roll 59, United States National Archives, Washington, DC.

1853-1859 *Logs of the bark Kodiak*, Microfilm M11, Roll 75, United States National Archives, Washington, DC.

1860 *Correspondence of Governors General, Communications Sent, January 16 -December 30, 1860*, Microfilm M11, Volume 41, Roll 63, United States National Archives, Washington, DC.

Russian-American Company

1852 *Otchet Rossiisko-Amerikanskoi kompanii, Glavnago Pravleniia za 1851 god (Annual Report of the Russian-American Company, Head Office, for the year 1851)*. St. Petersburg, Russia.

1853 *Otchet Rossiisko-Amerikanskoi kompanii, Glavnago Pravleniia za 1852 god (Annual Report of the Russian-American Company, Head Office, for the year 1852)*. St. Petersburg, Russia.

1854 *Otchet Rossiisko-Amerikanskoi kompanii, Glavnago Pravleniia za 1853 god (Annual Report of the Russian-American Company, Head Office, for the year 1853)*. St. Petersburg, Russia.

1856 *Otchet Rossiisk-Amerkanskoi kompanii, Glavnago Pravleniia za 1855 god (Annual Report of the Russian-American Company, Head Office, for the year 1855)*. St. Petersburg, Russia.

1858 *Otchet Rossiisk-Amerkanskoi kompanii, Glavnago Pravleniia za 1857 god (Annual Report of the Russian-American Company, Head Office, for the year 1857)*. St. Petersburg, Russia.

1859 *Otchet Rossiisk-Amerkanskoi kompanii, Glavnago Pravleniia za 1858 god (Annual Report of the Russian-American Company, Head Office, for the year 1858)*. St. Petersburg, Russia.

1860 *Otchet Rossiisk-Amerkanskoi kompanii, Glavnago Pravleniia za 1859 god (Annual Report of the Russian-American Company, Head Office, for the year 1859)*. St. Petersburg, Russia.

Tikhmenev, Piotr

1978 *A History of the Russian-American Company, Volume 1*. Richard Pierce and Alton Donnelly, translators. Limestone Press, Kingston, Ontario.

1979 *A History of the Russian-American Company, Volume 2*. Richard Pierce and Alton Donnelly, translators. Limestone Press, Kingston, Ontario.

Alaskan Russian Church Archives

1852 Letter from Monk Venifatii to Archbishop Inokentii. Alaskan Russian Church Archives: records 1733-1938, Library of Congress, D20-22, Microfilm Reel 52, N 125. Washington, DC.

Whymper, Frederick

1868 *Travel and adventure in the territory of Alaska, formerly Russian America-- now ceded to the United States-- and in various other parts of the north Pacific*, J. Murray, no location.

Secondary Literature:

Andrews, C. L.

1934 Russian Shipbuilding in the American Colonies. *The Washington Historical Quarterly* 25:3-10.

Anichtchenko, Evguenia

2005 *Ships of the Russian-American Company, 1799-1867*. Unpublished MA thesis. East Carolina University, Greenville, North Carolina.

Arndt, Katherine and Richard Pierce

2003 *A Construction History of Sitka, Alaska as Documented in the Records of the Russian-American Company*. Sitka National Historic Park, Sitka.

Black, Lydia

1983 Records of Maritime Disasters in Russian America, Part One: 1741-1799. *Proceedings of the Alaskan Ma-*

rine Archaeology Workshop, pp 43-58. Alaska Sea Grant Program, Fairbanks.

Cotsell, George

1856 *A Treatise on Ship's Anchors*. John Weale, London.

Crothers, William L.

1997 *The American-Built Clipper Ship*. International Marine, Camden, Maine.

Gibbs, Jim

1997 *Alaskan Maritime*. Schiffer Publishing, Atglen, Pennsylvania.

Gibson, James

1976 *Imperial Russia in Frontier America: The Changing Geography of Supply of Russian America, 1784-1867*. Oxford University Press, Oxford.

Golder, F.A.

1960 *Russian Expansion on the Pacific, 1641-1850*. The Arthur and Clark Company, Cleveland, Ohio.

2004 *Father Herman: Alaska's Saint*. St. Herman of Alaska Brotherhood, Platina, California.

Hieke, Ernst

1968 *Robert M. Sloman Jr., Errichtet 1793*. Verlag Hanseatischer Merkur, Hamburg, Germany.

Keithhahn, Edward

1945 Alaska Ice, Inc. *Pacific Northwest Quarterly* 36(2).

Kresse, Walter

1969 *Seeschiffs-Verzeichnis der Hamburger Reedereien 1824-1888*. Museum für Hamburgische Geschichte, Hamburg, Germany.

Lenkov, V.D., G.L. Silantev, and A.K. Staniukovich

1992 *The Komandorskii Camp of the Bering Expedition*. Katherine Arndt, translator. The Alaska Historical Society, Anchorage.

MacGregor, David R.

1988 *Merchant Sailing Ships 1850-1875*. Naval Institute Press, Annapolis, Maryland.

National Ocean Service

2005 *United States Coast Pilot, Volume 9: Cape Spencer, AK to Beaufort Sea, AK*. (23rd Edition). NOAA Office of Coast Survey, Washington, DC.

Pierce, Richard

1983 Records of Maritime Disasters in Russian America, Part Two: 1800-1867. *Proceedings of the Alaskan Marine Archaeology Workshop*, pp 59-72. Alaska Sea Grant Program, Fairbanks.

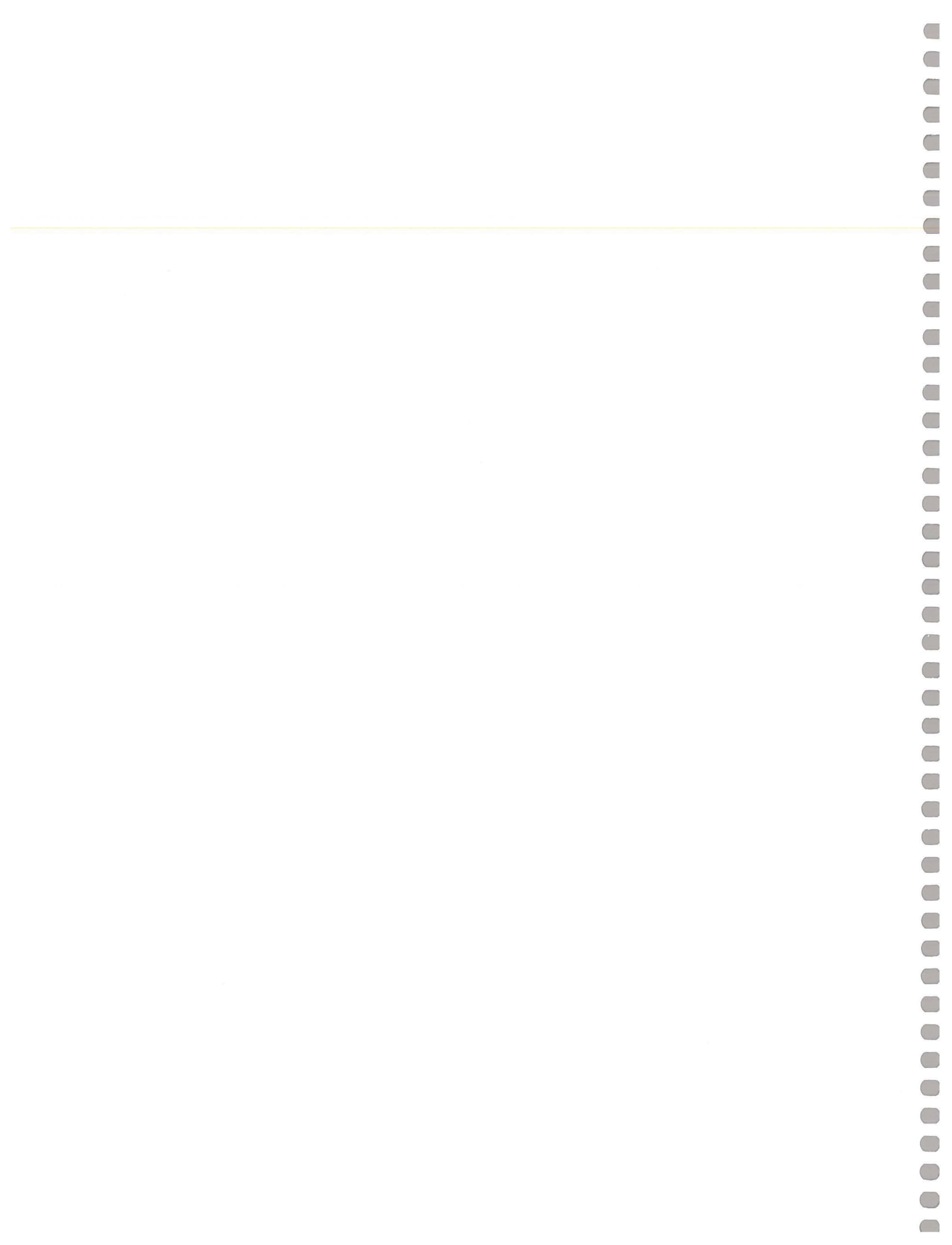
1990 *Russian America: A Biographical Dictionary*. The Limestone Press, Kingston, Ontario.

Pietsch, Ulrich

1982 *Die Lübecker Seeschifffahrt vom Mittelalter bis zur Neuzeit (Lübeck Seafaring from the Middle Ages to the Present)*. Museum für Kunst und Kulturgeschichte der Hansestadt Lübeck, Lübeck, Germany.

Tucker, Spencer

1989 *Arming the Fleet: U.S. Navy Ordinance in the Muzzle Loading Era*. Naval Institute Press, Annapolis, Maryland.



J. Porter Shaw Library
San Francisco Maritime
National Historical Park



154188

p F 912 .K6
Anichtchenko
Alaska's sub

p F 912 .K62 A55 2007
Anichtchenko, Evguenia.
Alaska's submerged history

